Reactienota

UITHOORNLIJN



Gemeente Uithoorn

Gemeente Amstelveen

Provincie Noord-Holland

Stadsregio Amsterdam

Project
Uithoornlijn

Fase
Planstudie

Projectmanager
Diana van Loenen

Ambtelijk opdrachtgever
Karin Sweering, coördinator afdeling infrastructuur

Bestuurlijk opdrachtgever
Pieter Litjens, portefeuillehouder openbaar vervoer

Reactienota

UITHOORNLIJN

INHOUDSOPGAVE

Deel I: Inspraakprocedure en resultaten 5
I.1 Inleiding inclusief leeswijzer 5
I.2 Participatietraject tot aan de consultatie 5
I.3 Vervolgproces 6
I.4 Samenvatting resultaten inspraak 7

Deel II: Nota van Beantwoording veel voorkomende reacties 9
II.1 Nut en noodzaak 9
II.2 Zorgen van omwonenden over geluidsoverlast van de tram 9
II.3 Veiligheid van de kruisingen 9
II.4 Bereikbaarheid van de verder van de tram gelegen wijken 11

Deel III: Nota van wijziging 12
III.1 Maatregelen om overlast te beperken voor de omwonenden aan het tracé 12
III.2 Parkeeropgave 14
III.3 Veilige kruisingen 14
III.4 Bus Zijdelwaard – Amstelveen Centrum 15

Deel IV: Ingediende reacties en antwoorden 16
IV.1 Petitie 16
IV. 2 Nota van Beantwoording 20

Bijlagen: 473
1. aankondiging consultatie 473
2. Rapportage communicatie-en participatietraject tot aan de consultatie 475

Deel I: Inspraakprocedure en resultaten

I.1 Inleiding

In opdracht van de Stadsregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland, Gemeente Uithoorn en Gemeente Amstelveen is een voorstel uitgewerkt voor een hoogwaardige OV-verbinding van Uithoorn naar Amstelveen en Amsterdam. Op 9 mei 2016 heeft de Stuurgroep de voorkeursvariant Uithoornlijn vastgesteld en besloten om deze variant in een consultatieronde voor te leggen. In de periode van 2 juni tot en met 29 juni 2016 is aan een ieder de mogelijkheid geboden een reactie te geven op de plannen.

De voorliggende reactienota bevat zowel de Nota van Beantwoording als de Nota van Wijziging. De Nota van Beantwoording (delen II en IV) geeft de antwoorden van de vier partners op de ingediende reacties en vragen over het voorstel voor de Uithoornlijn. In de Nota van Wijziging (deel III) is beschreven welke wijzigingen in het voorstel zijn aangebracht naar aanleiding van de inspraakreacties.

Leeswijzer

In deel I worden de consultatieprocedure en de resultaten van de consultatie beschreven: het aantal reacties, wie hebben gereageerd en de onderwerpen die het meest aan de orde zijn gesteld.

In deel II wordt inhoudelijk ingegaan op de veelvoorkomende vragen en onderwerpen, te weten:

- nut en noodzaak om het huidige buslijnennet te vervangen door de Uithoornlijn (zie paragraaf II.2),
- zorgen van omwonenden over geluidsoverlast (II.3),
- veiligheid van de kruisingen (II.4) en
- de bereikbaarheid van de verder gelegen wijken en het gemis van de directe verbindingen (II.5).

Deel III bevat de Nota van Wijziging.
In deel IV zijn alle reacties (geanonimiseerd) opgenomen met daarbij per (deel)reactie een antwoord.
In de bijlagen (deel V) zijn de uitnodiging en de verslagen van de avonden in het participatietraject te vinden.

I.2 Participatietraject tot aan de consultatie

DeDe consultatie is een belangrijk onderdeel van een uitgebreid en zorgvuldig communicatie-en participatietraject, wat van start ging direct na de start van de planstudie. Vooral met de direct aanwonenden is een intensief participatietraject doorlopen, om hun belangen zo goed mogelijk mee te kunnen nemen in het ontwerpproces en bij de besluitvorming. In maart 2015 ontvingen ruim 900 huishoudens in Uithoorn (en een aantal in Westwijk in Amstelveen) een brief over de planstudie. De huishoudens zijn gelegen direct aan of in de nabijheid van het beoogde tracé. Op de website van de stadsregio is een aantal pagina's over de Uithoornlijn ingericht, die ook via de website van Uithoorn zijn te bereiken. En een persbericht heeft geresulteerd in berichten in verschillende media.

Verder zijn de direct aanwonenden in drie participatierondes (mei 2015, november 2015 en februari 2015) geïnformeerd over de voorgang van het proces en zoveel mogelijk over de te verwachte effecten in hun omgeving. Uit deze gesprekken kwam naar voren dat direct omwonenden het

belangrijk vinden om betrokken en geïnformeerd te blijven bij het proces en mee te praten over ontwerpoplossingen die hun directe leefomgeving betreffen, ondanks dat velen van hen hebben aangegeven tegen de aanleg van de tram te zijn. Belangrijke zorgpunten van de omgeving waren (en zijn):

- Geluidsoverlast
- Verlies van uitzicht
- Minder privacy doordat de tram dichtbij huis komt
- Verkeersveiligheid en sociale veiligheid (meer criminaliteit door de directe verbinding met Amsterdam)
- Waardevermindering huis

In de laatste ronde van zeven bijeenkomsten zijn ook de maatregelen om eventuele overlast van de tram voor de direct omwonenden te beperken, besproken. Bovendien is een klankbordgroep 'veiligheid kruisingen" opgericht. Deze klankbordgroep is voor het eerst bijeen geweest in juni 2015. Hiervoor waren diverse organisaties en instellingen, waaronder scholen, uitgenodigd. De opkomst van de bijeenkomst was helaas laag wat aanleiding was voor extra inspanningen voor een grotere opkomst in de tweede ronde. De issues die in de klankbordgroep aan de orde zijn geweest betreffen de veiligheid van kruisingen, mogelijke ontwerpoplossingen, loop- en fietsroutes, met name naar de scholen in Legmeer-West. Speciale aandacht is gevraagd voor de wijkontsluiting en doorstroming op de kruising bij de Randweg en voor de veiligheid van fietsers en voetgangers bij de oversteek Bieslook.

Daarnaast hebben drie bredere inloopbijeenkomsten plaatsgevonden:

- in juni 2015 voor de inwoners die in de ruimere omgeving van het tracé wonen,
- in november 2015 voor iedereen over de eerste resultaten van de planstudie,
- in juni 2016, tijdens de consultatieronde, over alle aspecten van de voorkeursvariant.

Tijdens de consultatieronde kon iedereen reageren op de voorkeursvariant en op de bijhorende rapporten.

Naast de gespreksrondes en de consultatieronde zijn er ook digitale nieuwsbrieven gemaakt waar geïnteresseerden zich (gratis) op konden abonneren. In de digitale nieuwsbrieven worden abonnees op de hoogte gehouden van de stand van zaken van de Uithoornlijn. In bijlage 2 vindt u een uitgebreide rapportage van het omgevings-en participatietraject tot aan de consultatieronde.

I.3 Vervolgproces

De uitkomsten van de consultatieronde worden in deze reactienota gepresenteerd. De reactienota bestaat uit twee delen:
Nota van Beantwoording (NvB): hierin zijn alle inspraakreacties letterlijk opgenomen en van een antwoord voorzien door de projectorganisatie.
Nota van Wijziging (NvW): hierin is toegelicht welke wijzigingen en toevoegingen op het oorspronkelijk plan worden opgenomen. Deze wijzigingen en toevoegingen worden meegenomen in de volgende fase –de planuitwerkingsfase- van de Uithoornlijn, indien daartoe besloten wordt.

Op basis van de reactienota wordt door het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Amsterdam, de colleges van Gemeente Amstelveen en Uithoorn en Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland besloten welke definitieve voorkeursvariant ter besluitvorming wordt voorgelegd aan de gemeenteraden van Amstelveen en Uithoorn en de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam. Dit besluitvormingstraject start in het najaar en wordt volgens de nu geldende planning afgesloten in de

Regioraad van 13 december 2016. Deze reactienota maakt onderdeel uit van deze besluitvorming en zal gepubliceerd worden bij de stukken van het voorkeursbesluit. Uiteraard is de reactienota ook te vinden zijn op www.stadsregioamsterdam.nl/uithoornlijn.

I.4 Samenvatting resultaten inspraak

In totaal hebben 363 unieke personen/organisaties gereageerd in de consultatieronde.

Wie hebben gereageerd?
De reacties kunnen als volgt worden ingedeeld:

Plaatsen	Aantal personen
Uithoorn	340
Aalsmeer	2
Amstelhoek	1
Amstelveen	2
Amsterdam	1
De Hoef	1
De Kwakel	13
Mijdrecht	1
Nieuwkoop	1
Wilnis	1
TOTAAL	363

Uithoorn	
Bedrijventerrein	4
Dorpscentrum	11
Legmeer	193
Meerwijk	46
Thamerdal	32
Zijdelwaard	54
De Kwakel	13
TOTAAL	353

Er heeft ook een aantal organisaties gereageerd:
- Stichting Uithoorn in Bedrijf namens de ondernemers van Uithoorn (reactie 35)
- Gemeente Nieuwkoop (reactie 723)
- Gemeente Ronde Venen (950)
- Bestuur Brede School Legmeer (reactie 17)

Veel voorkomende onderwerpen:

- Nut en noodzaak om het huidige buslijnennet te vervangen door de Uithoornlijn;
- Zorgen van omwonenden over geluidsoverlast;
- Zorgen over de verkeersveiligheid / veilige kruisingen;
- Bereikbaarheid met openbaar vervoer van de wat verder van de tram gelegen wijken in Uithoorn.

Ook heeft zo'n 30% van alle insprekers een positieve reactie ter ondersteuning van de aanleg van de Uithoornlijn ingestuurd, al dan niet met een aanvullende vraag of aandachtspunt.

In het hiernavolgende deel II wordt inhoudelijk op deze onderwerpen ingegaan.

Deel II: Nota van Beantwoording veel voorkomende reacties

Een aantal onderwerpen komt veelvoudig voor in de reacties. In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op deze veelvoorkomende reacties.

II.1 Nut en noodzaak

Uit de reacties blijkt dat mensen tevreden zijn met het huidige openbaar vervoer vanuit Uithoorn naar Amstelveen en Amsterdam. Waarom zou je iets vervangen wat nu prima voldoet? Het fijnmazige netwerk voorziet in veel directe verbindingen.

Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.

In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen. Reizigers die nu bijvoorbeeld de bus nemen naar halte Poortwachter en daar op de 51 stappen naar Amsterdam moeten straks sowieso overstappen op Amsterdam Zuid. Circa 20% van alle reizigers vanuit Uithoorn naar Amsterdam maakt nu zo'n overstap op Poortwachter.

In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum en helemaal geen rechtstreekse bussen meer naar Amsterdam CS.

Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn.

II.2 Zorgen van omwonenden over geluidsoverlast van de tram

Omwonenden aan het voorkeurstracé hebben in de drie rondes in het participatietraject en nu in de consultatie uitgebreid aangegeven waar hun zorgen liggen en mee kunnen denken over maatregelen om deze overlast te beperken. Een groot deel van de zorgen gaat over het geluid dat de tram maakt.

De zorgen over geluidsoverlast worden op twee manieren geadresseerd: beperking van het geluid dat de tram produceert en beperking van het geluid dat aanwonenden van het tracé bereikt. Enerzijds is het project Uithoornlijn erop gericht om een trambaan aan te leggen die zo min mogelijk geluid produceert. Het geluid dat een tram met zich meebrengt hangt af van de infrastructuur (de rails), de inpassing (ondergrond rails) en het materieel en de frequentie waarmee gereden wordt en het eventueel medegebruik van overig verkeer.
Voor de Uithoornlijn geldt:

- Over een grote lengte van het tracé wordt het geluid naar de omgeving toe beperkt doordat er een grasbaan of een ballastbed als ondergrond van de rails kan worden toegepast. Deze ondergrondsoorten hebben een geluiddempend effect.

- Voor de Uithoornlijn worden nieuwe trams besteld die stiller zijn dan het huidige materieel op de Amstelveenlijn

- Er zijn geen scherpe bochten die veelal extra geluid veroorzaken.

Hoewel deze factoren het geluid van de tram dempen, is uiteraard wel in kaart gebracht hoeveel geluid de Uithoornlijn gaat produceren. Langs het voorkeurstracé is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd. Per woning is uitgerekend hoeveel geluid er op de gevel komt als een tram over dit tracé gaat rijden.

Op basis van dit onderzoek is duidelijk waar wettelijk vereiste maatregelen in de vorm van geluidsschermen moeten worden genomen om onder de voorkeursgrenswaarde te blijven. Dit is het geval op een aantal locaties waar sprake is van een combinatie bus en tram op de huidige busbaan. Deze geluidsschermen zijn opgenomen in het inpassingsontwerp en maken onderdeel uit van de huidige kostenraming.
Daarnaast is in kaart gebracht welke extra maatregelen, zoals (geluidwerende) zichtschermen, mogelijk zijn voor het tracé van de oude spoordijk (tussen Randweg en huidige busbaan) die niet vanuit de wet geluidhinder nodig zijn. Hierbij spelen bijvoorbeeld ook inpassing, zicht en privacy. Op basis van de gesprekken met omwonenden en de consultatieronde wordt in de Nota van Wijziging in deze reactienota een voorstel gedaan voor de bovenwettelijke maatregelen op dit deel van het voorkeurstracé.

II.3 Veiligheid van de kruisingen

Veel insprekers maken zich zorgen over de verschillende oversteken, met name bij de plekken waar veel kinderen oversteken. In Uithoorn is nu geen tram en dan is het logisch dat bewoners zich zorgen maken over de verkeersveiligheid.

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.

In de reacties wordt nogal eens verwezen naar de verkeers(on)veiligheid van de Amstelveenlijn. Dit is mede ingegeven doordat de huidige lijn 51 met metrostellen met een hoge vloer als tram door Amstelveen rijdt, hetgeen tot onveilige situaties kan leiden. De huidige Amstelveenlijn wordt echter omgebouwd naar een ‘gewone’ lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan de huidige Amstelveenlijn waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. De ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen worden overigens niet vanuit een veiligheidsoogmerk aangelegd, maar om de doorstroming van het verkeer te garanderen.

Om een goed beeld te hebben van de aantallen verkeersbewegingen zijn op 8 dagdelen tellingen gehouden op de kruispunten Randweg, Bieslook en Aan de Zoom. In juni 2016 zijn nogmaals op 4 dagdelen tellingen met goed weer gehouden. Deze 12 telmomenten zijn zodoende in verschillende seizoenen gehouden en op verschillende dagen door de weeks.

Voor de kruispunten Randweg en Bieslook zijn er twee mogelijkheden om de kruisingen veilig aan te leggen: met overwegbomen of met verkeerslichten. De keuze is mede afhankelijk van de maximale snelheid van de tram. Bij het kruispunt Aan de Zoom is de snelheid van de tram vanuit

beide richtingen gering door de bocht bij Buitendijks/Wederik en de halte Aan de Zoom. Voor deze kruising zijn daarom drie mogelijkheden aanwezig: tramwaarschuwingslichten, verkeerslichten of overwegbomen. Als er een fietsoversteek komt bij Wederik, wordt deze over de trambaan beveiligd met overwegbomen, verkeerslichten of tramwaarschuwingslichten. De kruising bij het busstation is en blijft beveiligd met verkeerslichten.

In deel III Nota van Wijziging wordt een voorstel gedaan voor de veiligheidsmaatregelen op de kruisingen. In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt.

Uithoorn is niet de eerste plek in Nederland waar een tram wordt geïntroduceerd. Het project kan gebruik maken van de ervaringen elders. Zo bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

II.4 Bereikbaarheid van de verder van de tram gelegen wijken

Vooral uit Zijdelwaard en Meerwijk komen reacties over de OV-bereikbaarheid als de tram de huidige buslijnen vervangt.

In de concessie Amstelland-Meerlanden is vastgelegd dat 90% van de woonadressen op maximaal 800 meter afstand van een HOV-halte óf 400 meter afstand van een gewone OV-halte moet liggen. Uit ervaring met het aanleggen van HOV-haltes blijkt dat hoogwaardige openbaar vervoer veel fietsers trekt, veel meer dan gewone OV-haltes. Een doorsnee halte wordt door max 1% van de instappers met de fiets bereikt. Bij HOV stijgt dat naar gemiddeld 25-30%.

Voor hoogwaardig openbaar vervoer is een maximale afstand van 800 meter algemeen aanvaard. Sommige wijken in de gemeente Uithoorn vallen echter buiten de 800 meter afstand van de tram. Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden.

Daarnaast wordt naar aanleiding van de consultatie in de Nota van Wijzigingen (hoofdstuk III) een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum vastgelegd. Deze busverbinding zal niet zo snel zijn als de tram en met een lage frequentie rijden, maar zal voor de inwoners van Zijdelwaard de comfort van een directe verbinding zonder overstap met het centrum van Amstelveen bieden.

De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht.

De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Dit past binnen de nieuwe benadering van hoogwaardige lijnen met knooppunten. Het in stand houden van de directe busverbinding met Amsterdam is daarom niet nodig. Een dergelijke verbinding past bovendien niet binnen het Stadsregiobeleid om parallelliteit te voorkomen, en leidt tot extra exploitatiekosten.

Deel III: Nota van wijziging

Van 2 tot en met 29 juni 2016 lag het voorstel voor de Uithoornlijn in de consultatie. Dit voorstel is beschreven in het Consultatiedocument en de achterliggende documenten.

De reacties en aanvullend onderzoek gaven aanleiding om de plannen op een drietal onderwerpen verder aan te scherpen ten opzichte van het inpassingsontwerp dat in de consultatie voorlag. In dit hoofdstuk worden deze wijzigingen beschreven.

III.1 Maatregelen om overlast te beperken voor de omwonenden aan het tracé

Hoewel het ontwerp van de Uithoornlijn en het bijbehorende materieel gericht is op het minimaliseren van het geluid, zal de tram uiteraard wel geluid produceren. Langs het voorkeurstracé is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd. Per woning is uitgerekend hoeveel geluid er op de gevel komt als een tram over dit tracé gaat rijden.
Op basis van dit onderzoek is duidelijk waar wettelijk vereiste maatregelen in de vorm van geluidsreducerende schermen moeten worden genomen om onder de voorkeursgrenswaarde te blijven. Dit is het geval op een aantal locaties waar sprake is van een combinatie bus en tram op de huidige busbaan. Deze geluidsschermen zijn opgenomen in het inpassingsontwerp dat in de consultatie voorlag en maken onderdeel uit van de huidige kostenraming. Daar wijzigt niets aan.

Daarnaast is voor de consultatie in kaart gebracht welke extra maatregelen, zoals (geluidwerende) zichtschermen, mogelijk zijn voor het tracé van de oude spoordijk (tussen Randweg en huidige busbaan). Hierbij spelen thema's als inpassing, zicht en privacy een rol bij het eventueel inpassen van deze geluidsreducerende zichtschermen. Op basis van de gesprekken met omwonenden, de uitkomsten van de consultatieronde en de expertise van de projectorganisatie wordt het volgende voorstel gedaan voor de bovenwettelijke maatregelen op de verschillende onderdelen van het tracé:

Tracédeel U1: Randweg tot Aan de Zoom
Hier zijn geluidsreducerende maatregelen wettelijk niet verplicht. Conform de wens van het grootste deel van de bewoners zal hier echter een 1 meter hoog groen ingepast scherm worden geplaatst bij de komst van de Uithoornlijn. Dit scherm zal geluidsreducerend werken (aangezien het meeste geluid afkomstig is van wielen en rails). Er is gekozen voor een 1 meter hoog scherm, gecombineerd met struikbeplanting tegen de inkijk om zoveel mogelijk aan de wens van geluidbeperking tegemoet te komen, maar ook aan de wens om het fijne groene uitzicht zoveel mogelijk te behouden.
Dat betekent dat de tram bij een passage vanuit de woningen nog wel zichtbaar is, net als de bovenleidingen en de masten. Hogere schermen zouden dat-door sommigen benoemde- nadeel deels wegnemen, maar deze beperken wel het vrije uitzicht en zijn vanuit ruimtelijke kwaliteit niet wenselijk. Goede beplanting zorgt ervoor dat het moeilijk wordt om vanuit de passerende tram een tuin of woning in te kijken. Hiermee wordt ook grotendeels voldaan aan de wens op behoud van privacy.

Tracédeel U2: Van Aan de Zoom tot aan het Burg Kootpark (de bocht)
Ook hier zijn geluidsreducerende maatregelen wettelijk niet verplicht. Conform de wens van het grootste deel van de bewoners zal hier echter aan beide zijden een 3 meter hoog scherm worden geplaats bij de komst van de Uithoornlijn. Dit scherm zal zowel sterk geluidsreducerend werken, maar ook zal dit de privacy van de omwonenden borgen. Er is –ook conform de nadrukkelijke verzoeken, maar ook vanuit ruimtelijke kwaliteit- gekozen voor een groene inpassing aan de buitenkanten van beide schermen.

Tracédeel U3: Burg Kootpark tot aan de Zijdelweg
Hier is in het kader van wet geluidshinder een geluidsreducerende maatregel aan de zuidzijde van de gecombineerde trambusbaan noodzakelijk. Voor de zuidzijde is daarom een geluidsreducerend scherm van 2 meter opgenomen in het ontwerp. Deze wordt, wanneer de Uithoornlijn er komt,

ingepast tussen de gecombineerde trambusbaan en het tweerichting fietspad. Voor de noordzijde van de gecombineerde trambusbaan geldt dat de huidige geluidsreducerende schermen blijven staan. Bij de huidige bushalte worden de bestaande schermen aan de noordzijde aan elkaar gemaakt omdat bij de komst van de Uithoornlijn de oversteek en bushalte komen te vervallen en daarmee ook deze doorsteek. Voor de reiziger is een goede oriëntatie op de route en een prettige beleving vanuit de tram gewenst. Voor de voetganger en fietser is en een sociaal veilig gevoel op het fietspad langs de gecombineerde trambusbaan van belang. In de planstudiefase wordt het ontwerp van het geluidsreducerend scherm van 2 meter hoogte verder uitgewerkt waarbij rekening wordt gehouden met deze eisen en wensen.

Tracédeel U4: Rond het busstation
Rond het busstation wordt geen wettelijke maatregel voorgeschreven en zijn tevens ook geen bovenwettelijke maatregelen opgenomen.

Tracédeel U5: Vanaf Johan van Oldenbarneveldtlaan tot en met de Adm. De Ruyterlaan, huisnummer 2
Bij tracédeel U5 valt de aanpassing naar een gecombineerde trambusbaan in het kader van wet geluidshinder onder een reconstructie. Voor alleen de appartementen op huisnummers Adm. De Ruyterlaan 2&4 wordt vanuit wet geluidshinder voor de bovenste woonlagen een maatregel voorgeschreven. Hier wordt de aardewal langer doorgetrokken en voorzien van een geluidsreducerend scherm. Mogelijk komt deze geluidsreducerende aardewal en het scherm ook dichter langs de gecombineerde trambusbaan te liggen zodat geluid voor de hogere verdiepingen meer wordt afgevangen. Dit wordt in de Planuitwerkingsfase verder uitgewerkt.
Voor de overige panden aan de Adm. De Ruyterlaan en aan Johan van Oldenbarneveldtlaan en de panden aan de Nicolaas Beetslaan wordt door de wet geluidshinder geen maatregel voorgeschreven. Dit is te verklaren omdat langs de huidige busbaan een aardewal met houten scherm loopt. Uit de consultatieronde kwamen veel vragen over thema geluid, ook voor dit trajectdeel. Omdat de geluidsoverschrijdingen voor dit tracé op en rond de grenswaarde zaten is nogmaals en met meer detail naar geheel tracé U5 gekeken. Een recente inmeting van de busbaan en het meest actuele ontwerp zijn opgenomen in het geluidsmodel.
Met deze actualisering laat het geluidsmodel zien dat de berekende geluidsbelasting op de gevels van U5 onder de voorkeursgrenswaarde uitvallen op de genoemde appartementencomplexen op de Adm. De Ruyterlaan na.
Langs de Adm. De Ruyterlaan nemen we echter een bovenwettelijke maatregel omdat de achtertuinen aan de gecombineerde trambusbaan liggen. Deze maatregel bestaat uit het vervangen van het houten scherm voor een zichtscherm met geluidsreducerende werking met eenzelfde hoogte. Bij de Johan van Oldenbarneveldtlaan en Nicolaas Beetslaan worden de bestaande houten schermen opgeknapt, zodat ze nog meer geluid tegenhouden.

Tracédeel U6: Vinckebuurt, Stationsstraat en eindhalte Dorpscentrum
Op een deel van dit deel van het tracé is reeds een hogere grenswaarde verleend voor de nieuwe te bouwen Vinckebuurt. Deze hogere grenswaarde is verleend omdat de geluidsbronnen in de huidige omgeving de voorkeursgrenswaarde al doen overschrijden. Door toevoeging van een trambusbaan blijft dit natuurlijk het geval maar wordt de hogere vastgestelde grenswaarde niet overschreden. Dat betekent dat vanuit wet geluidshinder geluidsmaatregelen formeel niet verplicht zijn, ondanks dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden met de komst van de Uithoornlijn.

De bovenstaande wettelijke en bovenwettelijke geluidsreducerende maatregelen, die in het najaar voor besluitvorming worden voorgelegd, zijn verwerkt in de kostenraming en geluidsonderzoek. Ook zullen beide maatregelen tijdens de planuitwerkingsfase verder worden uitgewerkt. In de

planuitwerkingsfase is dit zodoende het uitgangspunt voor het ontwerp en zal er nog een check worden gedaan of het conform de wens van de omgeving is.

III.2 Parkeeropgave

In het inpassingsontwerp dat voorlag in de consultatie was niets opgenomen over de parkeeropgave bij de tramhaltes van de Uithoornlijn. Naar aanleiding van verschillende vragen van bewoners hierover is vooruitlopend op de planuitwerkingsfase onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.

Uitgangspunten autoparkeren
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.

Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meeste extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.

Uitgangspunten fietsparkeren
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

In de planuitwerkingsfase zullen aan de hand van deze uitgangspunten de parkeerplekken verder worden ingetekend in het ontwerp.

III.3 Veilige kruisingen

In het voortraject is gebleken dat veel mensen zich zorgen maken over de kruisingen waar de tram straks overheen zou rijden. De Uithoornlijn heeft over het gehele tracé vijf locaties waar overig verkeer de trambaan kruist. Deze zijn veilig en overzichtelijk in te richten. Bij de bepaling van de inrichting speelt een aantal aspecten:

- Omdat de tram voor Uithoorn een nieuw fenomeen is en omdat het gaat om routes die veel door schoolgaande kinderen worden gebruikt, is het voorstel om bij de introductie van de tram in te zetten op extra veiligheidsmaatregelen.

- Bij de keuze tussen overwegbomen en waarschuwingslichten wordt gekeken naar de snelheid die de tram heeft en kan houden bij het oversteken van de kruising. Hoewel de tram altijd prioriteit heeft boven het overige verkeer, kan een tram sneller doorrijden als een kruising met overwegbomen is ingericht.

Dat leidt tot de volgende keuzes:

De kruisingen met de Randweg en Bieslook zullen worden ingericht met overwegbomen.

De kruising met Aan de Zoom zal met tramwaarschuwingslichten worden ingericht.
Kruispunt Aan de Zoom is een tramkruising in een 30 km/uur woonwijk. Hier is weinig autoverkeer. Wel is het is een schoolgaande route die op de momenten dat school aanvangt of eindigt ervoor zorgt dat deze route door scholieren wordt gebruikt. Ook voor de sportvelden wordt deze route soms intensief door fietsers gebruikt. De tramhalte ligt aan de noordkant van de kruising waardoor de tram de kruising vanuit stilstand zal oprijden waarbij de trambestuurder goed zicht heeft op kruisend verkeer. De tram vanaf het Dorpscentrum komt uit een ruime bocht waar hij maximaal 30 km/uur rijdt. De tram in deze richting is in de bocht snelheid aan het minderen om voor de reiziger netjes bij de halte tot stiltand te komen. Zodoende kruisen de trams in beide richtingen Aan de Zoom met een lage snelheid en de trambestuurder heeft goed zicht. Doorgaans worden in deze situaties in andere steden geen verkeersmaatregelen getroffen. Toch willen we hier tramwaarschuwingslichten plaatsen, omdat het hier niet om een stedelijke situatie gaat, er sprake is van groepen jonge verkeersdeelnemers en een tram nog niet bekend is.

De kruising van de busbaan met de trambaan wordt ongeregeld ingericht.
Beide openbaar vervoervoorzieningen (bus en tram) hebben een dusdanige frequentie dat het een rustige kruising is waarbij het verkeer zonder verkeerslichten af te wikkelen is. De kruising is overzichtelijk in te passen met een duidelijke onderlinge voorrangsregeling en goed zicht vanuit alle kanten waardoor ook vanuit de inpassing geen aanvullende maatregelen nodig zijn.

De huidige bushalte Kootpark wordt verplaatst naar de kruising busbaan – Faunalaan.
De bijbehorende oversteek voor langzaam verkeer verdwijnt, omdat deze met de frequenties in de spits van de bussen en de trams niet meer goed oversteekbaar is. Aan de noordzijde van de gecombineerde trambusbaan wordt het geluidsscherm op de plaats van de te vervallen langzaam verkeersoversteek doorgetrokken.

De kruising trambusstation - Boerlagelaan blijft ongewijzigd geregeld met verkeerslichten.
In de huidige situatie is hier goed zicht en is de kruising ingericht als een duidelijke kruising waar de weggebruiker kruisend openbaar vervoer verwacht. Bij het inpassen van de trambaan zijn hier geen aanvullende maatregelen nodig.

Overige kruisingen tot aan eindpunt Dorpscentrum zijn ongelijkvloers.
Op basis van de bovenstaande keuzes wordt het gesprek met de Safety Board gevoerd.
In de toekomst zal een besluit worden genomen over een eventuele oversteek bij Wederik. De inrichting van die oversteek en de bijbehorende veiligheidsmaatregelen worden ook dan pas bepaald.

III.4 Bus Zijdelwaard – Amstelveen Centrum

Naar aanleiding van de consultatie wordt een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum toegevoegd. Deze busverbinding zal niet zo snel zijn als de tram en met een lage frequentie rijden, maar zal voor de inwoners van Zijdelwaard het comfort van een directe verbinding zonder overstap met het centrum van Amstelveen bieden.

Deel IV:
Ingediende reacties en antwoorden

IV.1 Petitie

In een aantal reacties wordt verwezen naar de petitie “Geen Uithoornlijn” die op 31 maart 2016 is aangeboden aan de gemeenteraad van Uithoorn. Hieronder vindt u de beantwoording van de onderwerpen die in de petitie aan de orde komen. De tekst van de petitie is schuingedrukt.

Wij
Bewoners van Uithoorn
Constateren dat de tramlijn niet in het belang is van de bewoners van Uithoorn door:

Langere reistijden
Antwoord
Het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de ‘Lijnennetvisie’ (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum
In de toekomstige situatie wordt station Zuid een belangrijk overstappunt voor allerlei bestemmingen in Amsterdam. Hier komen straks trein, tram, metro en bus bij elkaar. Op station Zuid wordt een compacte overstap gerealiseerd: de loopafstanden tussen de verschillende OV vervoerwijzen zijn kort. Daardoor wordt de overstap voor de reiziger zo prettig en snel mogelijk. Ondanks deze overstappen zullen reistijden in de meeste gevallen korter worden of gelijk blijven aan de huidige reistijden.

Grotere loopafstanden door opheffen buslijnen
Antwoord
Voor hoogwaardig openbaar vervoer is een maximale afstand van 800 meter algemeen aanvaard. Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht.
Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Waardedaling van woningen tot onverkoopbaar voor diverse woningen
Antwoord
Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Gezondheidsschade: elektrisch magnetische velden en straling
Antwoord
De elektrische spanning van bovenleidingen geeft, net als elektraleidingen in woningen, een magnetisch veld. Het magnetisch veld in huizen als gevolg van elektraleidingen is groter dan het magnetisch veld dan een bovenleiding van een tram in woningen veroorzaakt. Beide magnetische velden zijn niet schadelijk voor de gezondheid.

Fijnstof overlast van metalen deeltjes
Er zal in Uithoorn geen verhoging van de fijnstofniveaus optreden als gevolg van de aanleg en exploitatie van de Uithoornlijn. Eerder een daling omdat meer reizigers voor hun woon-werkverkeer de auto laten staan en de tram pakken en een deel van de huidige bussen wordt vervangen door de tram. De elektrische motoren van trams stoten geen fijnstof uit in tegenstelling tot brandstofmotoren van auto's en bussen. Bij slijtage komen deeltjes vrij zoals kleine ijzerslijpsels van de rails of koperdeeltjes van de bovenleiding. Dit zijn zware deeltjes die op en rond de trambaan vallen. Ze zijn niet schadelijk voor de gezondheid. Deze deeltjes moet niet worden verward met de term fijnstof die uit dieselverbrandingsmotoren komt.

Geluidsoverlast met ernstige verstoring van de slaap
Het geluid dat een tram met zich meebrengt hangt af van de infrastructuur (de rails), de inpassing (ondergrond rails) en het materieel en de frequentie waarmee gereden wordt en het eventueel medegebruik van overig verkeer. Voor de Uithoornlijn geldt dat het geluid naar de omgeving op een groot deel van het tracé gering is doordat er een grasbaan of een ballastbed kan worden toegepast. Het nieuwe trammaterieel dat op de Uithoornlijn ingezet wordt, is een stuk stiller dan de huidige trams. Daarnaast ontbreken scherpe bochten die veelal extra geluid veroorzaken. Er is uiteraard wel in kaart gebracht hoeveel geluid de Uithoornlijn gaat produceren. Langs het voorkeurstracé is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd. Per woning is uitgerekend hoeveel geluid er gemiddeld op de gevel komt als een tram over dit tracé gaat rijden.
Op basis van dit onderzoek is duidelijk waar wettelijk vereiste maatregelen in de vorm van geluidsschermen moeten worden genomen om onder de voorkeursgrenswaarde te blijven. Dit is het geval op een aantal locaties waar sprake is van een combinatie bus en tram op de huidige busbaan. Deze geluidsschermen zijn opgenomen in het inpassingsontwerp en maken onderdeel uit van de huidige kostenraming.
Wij vinden echter dat onze verantwoordelijkheid niet ophoudt bij de wettelijke regels. Daarom zijn direct aanwonenden ook al in een vroeg stadium betrokken en wordt in overleg gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. U kunt daarbij denken aan geluidbeperkende/zichtwerende maatregelen. Na besluitvorming over de eventuele komst van de Uithoornlijn, wordt dit in een volgende fase nader uitgewerkt. Daarbij zullen de verschillende belangen (individuele bewoners, ruimere omgeving, ruimtelijke kwaliteit, financiële middelen) moeten worden afgewogen.

Daling van het woongenot: totaal 156 trams op 1 etmaal van 04.00 tot 01.00 uur
De bepalende factoren voor woongenot zijn heel persoonlijk. In het project worden, in afstemming met de direct betrokkenen, verscheidene maatregelen genomen voor het woongenot van de omwonenden.
Als uitgangspunt voor de onderzoeken hanteren we een aantal van maximaal 10 trams per richting in de spits (5 spitsuren) en 6 trams in daluren (12 daluren) en 4 trams in de aanloopuren (2 aanloopuren). Bij elkaar opgeteld zijn dat 130 trams per richting per etmaal. De exacte frequentie van de Uithoornlijn is echter nog niet bekend.
In de huidige dienstregeling rijdt de eerste tram vanuit Westwijk richting Amsterdam om 05:45 uur en de laatste om 00:14 uur. De dienstregeling van de Uithoornlijn wordt op een later moment bepaald, maar er zijn geen redenen om aan te nemen dat die fors zal verschillen van de huidige tijden.

De hoeveelheid geluid neemt inderdaad toe ten opzichte van de huidige situatie. Dat is de reden waarom geluidsonderzoeken zijn gedaan en maatregelen worden voorgesteld. Overigens is al een aantal jaar bekend dat het beoogde tracé van de tram in de toekomst wellicht in gebruik genomen wordt voor hoogwaardig openbaar vervoer in de vorm van een bus.

Dalende verkeersveiligheid
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een 'gewone' lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan de huidige Amstelveenlijn waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. Overigens worden de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen.
Voor de kruispunten Randweg en Bieslook zijn er twee mogelijkheden om de kruisingen veilig aan te leggen: met overwegbomen of met verkeerslichten. De keuze is mede afhankelijk van de maximale snelheid van de tram. Bij het kruispunt Aan de Zoom is de snelheid van de tram vanuit beide richtingen gering door de bocht bij Buitendijks/Wederik en de halte Aan de Zoom. Voor deze kruising zijn daarom drie mogelijkheden aanwezig: tramwaarschuwingslichten, verkeerslichten of overwegbomen. Als er een fietsoversteek komt bij Wederik, wordt deze over de trambaan beveiligd met overwegbomen, verkeerslichten of tramwaarschuwingslichten. De kruising bij het busstation is en blijft beveiligd met verkeerslichten.
In de volgende fase worden de mogelijkheden voor alle kruisingen verder uitgewerkt. In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Toename criminaliteit
Er zijn geen onderzoeken waaruit blijkt dat de stijging van criminaliteit in een bepaald gebied wordt veroorzaakt door de verbetering van het openbaar vervoer naar het betreffende gebied. De tram heeft uitgebreide camerabewaking en de besteedt zeer veel aandacht aan de sociale veiligheid in het voertuig en op de haltes.

Landschapsvervuiling i.v.m. aanleg betonnen talud, tramrails en bovenleidingen
Het inpassingsontwerp moet zorgen voor een goede inpassing van de tram in de omgeving. Niet alleen technisch, maar ook ruimtelijk. In het huidige ontwerp zijn mogelijke maatregelen opgenomen om het zicht op de tram te beperken bijvoorbeeld met zichtschermen die met groen zijn omkleed. Na besluitvorming over de eventuele komst van de Uithoornlijn, wordt dit in een volgende fase nader uitgewerkt. Daarbij zullen de verschillende belangen (individuele bewoners, ruimere omgeving, ruimtelijke kwaliteit, financiële middelen) moeten worden afgewogen.

Schade aan woningen door trillingen
In een quickscan is onderzoek gedaan naar mogelijke trillingshinder door de komst van de tram op basis van het inpassingsontwerp. De quickscan geeft aan dat alle berekende waardes onder de streefwaarde blijven.

Voor trillinghinder bestaat geen wetgeving maar wel een richtlijn. Richtlijn A gaat over schade aan panden. Richtlijn B gaat over trillinghinder voor personen. Richtlijn B is veel strenger en stelt dat er geringe trilling naar de omgeving mag zijn. Projectorganisatie Uithoornlijn heeft getoetst op richtlijn B. De gehouden quickscan naar trillingen toont aan dat de trillingen niet boven de grenswaarde van richtlijn B (personen) komen.
Daarnaast zijn in het ontwerptechnische maatregelen opgenomen zodat overgangen geminimaliseerd zijn waardoor trillingen naar omgeving zoveel mogelijk worden gereduceerd.

Wij als bewoners willen hierbij de gemeente verzoeken haar plannen te staken met betrekking tot de komst van de Uithoornlijn/trambaan. Voor zowel de immateriële als materiele schade houden wij U als gemeente, provincie en de exploitant van deze tramlijn (mocht hij doorgang vinden) nu en in de toekomst aansprakelijk.

We nemen kennis van uw verzoek en nemen deze op in de reactienota die tezamen met het voorkeursbesluit wordt voorgelegd aan onder meer de gemeenteraad van Uithoorn.

IV.2 Nota van Beantwoording

Inspreker 1 Reactie 1

1 Waarom wordt de Amstelveenlijn als (semi)metrolijn opgeheven ? Als immers het metronet de kern voor Amsterdam gaat worden, is het 'degraderen' tot een gewone sneltram tot Amsterdam-Zuid niet zo te begrijpen. Nu rijdt de sneltram/metro (er staat ook een M van Metro bij de haltes) door via Amsterdam-Oost naar het Centraal.

Antwoord

De Amstelveenlijn mag over een paar jaar niet meer door de metrobuis tussen de stations Amsterdam Centraal en Amsterdam Amstel. Dit is in 2005 besloten om de veiligheid en de punctualiteit te verbeteren. In 2013 is o.a. om die reden besloten tot de ombouw van de huidige lijn 51 tot een hoogwaardige tramverbinding tussen Amstelveen Westwijk en Amsterdam Zuid, waar kan worden overgestapt op de Noord/Zuidlijn naar Amsterdam CS. Ook kan overgestapt worden op alle andere bestemmingen in Amsterdam, via bus, tram en metro.

Inspreker 1 Reactie 2

2 De plaatjes met de cirkels met loopafstanden zijn uiteraard aardig, maar maakt ook duidelijk dát er soms flink gelopen moet worden. Voor mij momenteel geen probleem (behalve bij slecht weer), maar ik weet niet hoe ik over pakweg 10 jaar loop (ben nu 65).

Antwoord

De afbeeldingen geven de loopafstand tot de tram weer. Voor hoogwaardig openbaar vervoer is een maximale afstand van 800 meter algemeen aanvaard. Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 1 Reactie 3

3 Als de nieuwe sneltram in Uithoorn eindigt, is voor mij als Meerwijk-West bewoner de frequentie van het OV richting tram van essentieel belang. Ik merk nu al dat 170 's avonds een minder fijne frequentie heeft, en dat ik daarom als ik 's avonds naar Amsterdam of Amstelveen ga, maar met de auto naar een punt ga waar mijn terug-vervoer gunstiger is. Dat punt kan ook in Amstelveen zijn. Dus belangrijk is een hoogfrequent aanvullend buurt-OV.

Antwoord

Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 1 Reactie 4

4 Er wordt eigenlijk alleen over fietsenstallingen gesproken, geen autoparkeerplaatsen. Bij het busstation Uithoorn is de parkeervoorziening erg beperkt. Als ik 's avonds mijn vrouw wil ophalen bij het busstation (zie punt 2) moet ik soms maar op de invalidenparkeerplaats parkeren als ik even moet wachten. Niet de bedoeling, maar toch …. Zorg dus voor voldoende parkeerruimte bij het eindpunt. Bij het Spoorhuis in de Centrum-variant ligt nog veel ruimte braak voor dit soort voorzieningen, ook voor de mensen uit de buitengebieden ….

Antwoord
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen.Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Inspreker 2 Reactie 5
Uit de media krijg je de indruk dat heel Uithoorn tegen de Uithoornlijn met een tram is. Je leest vooral bezwaren. Graag geven wij daarom per mail onze mening.
Standpunt 1 Een tramlijn doortrekken naar Uithoorn is een goed plan. Argumenten:
de bus zal steeds meer hinder ondervinden van de toenemende verkeersdrukte,
de tram heeft vrij baan;
de tram is comfortabeler dan de bus een tram is aanzienlijk minder vervuilend dan een bus,
wanneer afvalstoffen bij de centrale worden opgevangen - bij een dieselbus is dat niet mogelijk.

Standpunt 2 Een tramlijn moet doorlopen naar het oude dorpscentrum. Argumenten:
meer tram in één moeite door voor relatief weinig geld;
het oude dorpscentrum wordt bediend met openbaar vervoer,
de middenstand in het oude dorp zit te springen om meer aanloop;
een tramhalte zo dichtbij de aanlegplek is een extra stimulans voor watersporters om Uithoorn aan te doen.

Standpunt 3 De loopafstanden tussen de haltes mogen niet te groot worden. Argumenten:
ouderen en mensen die slecht ter been zijn, worden dan te veel aangetast in mobiliteit de loopafstanden worden nu gebruikt als argument tegen de tram, wanneer die te veel toenemen zal de acceptatie van de tramlijn moeizamer zijn.
Mogelijke oplossingen:
in Leiden zijn enkele kleine busjes ingezet die mensen van de parkeerplaats Haageweg continu en op afroep naar en van het centrum brengen en halen, zoiets kan ook in Uithoorn;
het gaat om het laatste stukje van de tramlijn, wat meer haltes in Uithoorn kunnen nauwelijks de exploitatie ernstig belemmeren.

Standpunt 3 de overlast en privacy van bewoners naast de tramlijn wordt niet ernstig geschaad. Argumenten:
een tram maakt minder lawaai dan een dieselbus;
wandelaars op de spoordijk bedreigen de privacy van bewoners meer dan een tram die snel voorbij rijdt - een wandelaar kan blijven staan om een tuin geheel te inspecteren;
openbaar vervoer hoort in een woonomgeving thuis - wie daar niet tegen kan, moet in een hutje op de hei gaan wonen zo nu en dan wat beweging op de spoordijk verlevendigt de buurt en is goed tegen vereenzaming. (Wij kunnen dat weten, want we hebben op Langs de Baan gewoond toen daar in de zomer nog wel eens een stoomtreintje reed.)

Antwoord
Wij onderschrijven uw argumenten voor de aanleg en het doortrekken van de tram naar het dorpscentrum. Wij zijn van mening dat de nadelen voor de bewoners met de juiste maatregelen tot een acceptabel niveau

terug te brengen zijn. Uw suggesties om aanvullend vervoer geschikt te maken voor mensen met een mobiliteitsbeperking, nemen we graag mee bij de uitwerking van de buslijn die in Uithoorn blijft rijden. U refereert echter aan een busje op afroep in Leiden. Voor Uithoorn is een reguliere busverbinding voorzien die met een dienstregeling en vaste haltes zal gaan rijden.

Inspreker 3 Reactie 6

Tot mijn verbazing wordt in alle berichtgeving de uitslag reeds gesuggereerd met de komst van een tram Amsterdam-zuid naar Uithoorn . Dit is natuurlijk nog geenszins besloten . Wat mij betreft zal deze lijn er ook nooit mogen komen. Het traject Uithoorn- Amsterdam centrum met de tram en de noord-zuidlijn zal nooit tegen de huidige uitstekende busverbindingen aankunnen(nml nu snel, hoge frequenties en ook zonder overstappen) tevens zullen dan, met goede busverbindingen, ook meer wijken in zowel Uithoorn als Amstelveen door een goed openbaarvervoer bediend kunnen worden. Het lijkt of het voeden van de verlieslijdende Noord-zuidlijn in Amsterdam (dmv passagiers) als het belangrijkste wordt gezien, met de toekomstige passagiers wordt totaal in alle onderzoeken geen rekening gehouden. Het wordt tijd dat de gemeenten ten zuiden van Amsterdam zich verenigen om tegengas te geven tegen al deze plannen welke uit de Amsterdamse ambtenaren koker komen. Tevens zijn de vragen over deze tramlijn niet reeel zonder de plannen van het bijbehorende buslijnennet te kennen.Hier moet nog veel duidelijkheid over komen voordat er beslissingen genomen worden

Antwoord

Uw constatering dat er nog besloten moet worden is juist. De start van de besluitvorming in de gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen, de regioraad van de Stadsregio Amsterdam en Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland is voorzien in het najaar.

Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de ‘Lijnennetvisie’ (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 4 Reactie 7

Ik vind het een heel goed initiatief en idee om de Uithoornlijn aan te leggen! De OV verbinding met Amsterdam wordt op deze manier alleen maar beter en sneller. Het huidige OV systeem met de busverbindingen is niet betrouwbaar genoeg (omdat de wegen vaak vaststaan) is de reistijd bijna altijd langer dan aangegeven. De ‘’overlast’’ van de Uithoornlijn, waar tegenstanders het over hebben, is volgens mijn mening niet aan de orde. Mensen zijn bang voor verandering, maar soms moet je wel veranderen om in te springen op de toekomstige ontwikkelingen. Omdat normaal altijd alleen de mensen die het ergens niet mee eens zijn reageren leek het mij een goed idee om ook een positief geluid te laten horen. Ik hoop dat de Uithoornlijn er gaat komen!

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 5 Reactie 8
Graag wil ik gebruik maken van de mogelijkheid om te reageren op de voorkeursvariant Uithoornlijn van de stuurgroep.
Om te beginnen ben ik het niet eens met het uitgangspunt (dat blijkbaar onwrikbaar vast staat), namelijk dat Uithoorn de rechtstreekse (bus)verbinding met Amsterdam-Centrum kwijtraakt! Hoe dan ook zal er in de nieuwe opzet altijd overgestapt moeten worden op Station Zuid, en overstappen is vaak een bron van problemen en irritatie. In de praktijk moet dan ook nog maar blijken of de nieuwe tramverbinding wel echt zo snel is als steeds wordt beweerd.
Als het dan toch moet (dit in de tweede plaats) - en blijkbaar is er geen ontkomen aan - dan inderdaad graag zo veel mogelijk haltes in Uithoorn. zoals in de voorkeursvariant is voorzien. Anders wordt de looptijd naar de halte te lang voor veel mensen. De loopafstand is met deze drie haltes trouwens sowieso al veel groter dan met het fijnmazige net van bushaltes. Kortom, ik heb hier gemengde gevoelens bij. Ondanks alle mooie woorden is dit uiteindelijk een bezuinigingsmaatregel en een verslechtering van het openbaar vervoer Uithoorn - Amsterdam-Centrum v.v.

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de ‘Lijnennetvisie’ (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum en geen bussen meer naar Amsterdam CS.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 6 Reactie 9
Hierbij wil ik graag doorgeven dat ik een voorstander ben van de tram en dat het goed is voor de regio dat Amsterdam per tram bereikbaar wordt.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 7 Reactie 10
Wil helemaal geen tram het is niet sneller, bederft het uitzicht en landschap en het geluid om de 3 minuten. We hebben al genoeg geluid van Schiphol wordt niets aan gedaan de nieuwe 201 waar je s nachts van wakker wordt en nu ook nog de hele dag een tram nee dus ben tegen niet elke verandering is een verbetering.

Antwoord
Langs het voorkeurstracé is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd. Per woning is uitgerekend hoeveel geluid er gemiddeld op de gevel komt als een tram over dit tracé gaat rijden. Op basis van dit onderzoek is duidelijk waar wettelijk vereiste maatregelen moeten worden genomen om onder de

voorkeursgrenswaarde te blijven. Dit is het geval op een aantal locaties waar sprake is van een combinatie bus en tram op de huidige busbaan. Deze geluidsschermen zijn opgenomen in het inpassingsontwerp en maken onderdeel uit van de huidige kostenraming. Daarnaast is in kaart gebracht welke extra maatregelen, zoals (geluidwerende) zichtschermen, mogelijk zijn voor het tracé. Op p. 12 van deze reactienota vindt u de bovenwettelijke maatregelen die worden voorgesteld langs het tracé.

Inspreker 7 Reactie 11

daarbij alle overgangen zijn gevaarlijk voor de mensen die daar oversteken bij de randweg elke morgen een file omdat er in de spits de meeste trams rijden 12 heen en 12 terug.

Antwoord

Naar verwachting zullen de trams in de spits minimaal 6 keer per uur en maximaal 10 keer per uur in de spits gaan rijden, heen en terug. De precieze frequentie zal echter later worden bepaald op basis van de meest actuele prognoses van het verwachte aantal reizigers.

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn voor projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.

De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een ‘gewone’ lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. Overigens worden de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen.

Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld. In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma’s om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 7 Reactie 12

Laat lekker die tram stoppen bij de nieuwe Mac Donalds daar een busstation met een walk-over naar het weiland aan de andere kant van de 201 waar het busstation en parkeer plaatsen kunnen komen.

Antwoord

Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé bij die variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling "Meer OV voor minder geld" wordt hiermee niet gehaald. Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 7 Reactie 13

Ook wij willen onze auto kwijt als we thuis komen dat kan zeker niet door het wild parkeren van mensen uit Aalsmeer, Kwakel Mijdrecht en omstreken die allemaal dichtbij de haltes willen wonen.
DUS IK ZEG NEE TEGEN DE TRAM

Antwoord

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen.Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Inspreker 8 Reactie 14

Mijn voorkeur is om de vernieuwde Amstelveenlijn door te trekken naar Uithoorn met in ieder geval de opstapplaats van de Amstelveenlijn het Busstation Uithoorn. Als ik namelijk eerst met de fiets naar het oude dorp moet is een beetje uit de route! Ook voor ouderen is het te ver lopen/fietsen.

Antwoord

In de voorkeursvariant krijgt de tram drie haltes: Aan de Zoom, Busstation Uithoorn en Dorpscentrum.

Inspreker 9 Reactie 15

Ik wil graag reageren op de onderzoeksresultaten.
Wij zijn volgend jaar trotse eigenaar van een nieuwbouw huis in de wijk legmeer west. (40 meter van de halte aan de zoom) wij zijn voorstander van de Uithoornlijn en dan via het trace over de spoordijk. Omdat we zo dichtbij de halte aan de zoom gaan wonen willen we vragen of er nog meer parkeerplaatsen komen. ik zie het in Amstelveen, hoeveel problemen het brengt met te weinig parkeerplekken. met namen voor de mensen p&R,(mensen van de kwakel,Aalsmeer die de auto willen parkeren.) Dus laat de Uithoornlijn maar gauw komen. hoe eerder hoe beter.

Antwoord

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen.Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.

Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Inspreker 10 Reactie 16

Na alles gelezen te hebben ben ik van mening dat de trace via de spoordijk het beste is. Ik ben voor de Uithoornlijn. Ik zie alleen dat er erg weinig fietsrekken en parkeer plekken bij de haltes zijn. vooral voor de mensen die uit de Kwakel en Aalsmeer en kudelstaart komen.Dus laat de nieuwe Uithoornlijn maar komen!!!!!

Antwoord

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen.Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Inspreker 11 Reactie 17

De Brede School Legmeer, sinds 2009 gesitueerd in Legmeer-west nabij het sportveldencomplex, huisvest kinderopvang Solidoe, de basisscholen De Kwikstaart en Toermalijn, de speciale basisschool De Dolfijn en een dependance van de Praktijkschool Uithoorn. Het verzorgingsgebied van deze partners van waaruit kinderen c.q. leerlingen betrokken worden strekt zich niet alleen uit tot Legmeer en Zijdelwaard, maar tot de gehele gemeente Uithoorn en de buurgemeentes Aalsmeer en De Ronde Venen.
Bij de realisatie van de Brede School Legmeer is uitgebreid (postcode)onderzoek gedaan naar de verkeersstromen van ouders en leerlingen en de vervoersmiddelen. Op grond daarvan zijn de wegen, fiets- en voetpaden aangelegd en beveiligd. De situatie waarbij de busbaan in gebruik zou zijn is uiteraard niet meegenomen in het toenmalige onderzoek en de bevindingen.
Wij achten niet alleen de bereikbaarheid van de Gemeente Uithoorn, maar bovenal die van de Brede School Legmeer van groot belang. Dat betekent dat wij warme voorstander zijn van een goed openbaar vervoersnet, waarbij voldaan wordt aan optimale veiligheid voor bewoners in het algemeen en de deelnemers aan de Brede School Legmeer in het bijzonder.
Naast ons fundamentele bezwaar van het voorliggende onvolledige onderzoek willen wij u graag een tip mee geven bij de aanleg van de Uithoornlijn. Laat niet alleen een tram of bus de overwegbomen automatisch sluiten, maar geef daarbij voorrang aan de drukknop die bediend wordt door overstekende mensen (waarbij die dus het primaat krijgen in het vrijmaken van hun oversteekweg).

Antwoord

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn voor projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)

toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een 'gewone' lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. Overigens worden de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram. Het is niet mogelijk om andere verkeersdeelnemers voorrang te geven op de tram.

Inspreker 11 Reactie 18

Wij missen in de rapportage over de veiligheid een gedegen studie met tellingen van het aantal overstekende personen naar vervoermiddel bij de overgangen Aan de Zoom, Bieslook en Randweg. Dagelijks zijn er gemiddeld 1.000 personen aanwezig in onze Brede School; dat aantal rechtvaardigt nader en hernieuwd onderzoek inzake de verkeersstromen. Ergo, zonder deze gegevens is het onderzoek naar de veiligheid van de Uithoornlijn onvolkomen. Het zou eveneens uitgebreid moeten worden naar de leden van de sportclubs die aan de Randhoornweg hun domicilie hebben en de personen die het Alkwin Kollege bezoeken.

Antwoord

De Projectorganisatie Uithoornlijn heeft op verschillende momenten, verspreid over verschillende seizoenen, verkeerstellingen uitgevoerd om een goed beeld te krijgen van de verkeerssituatie. Dat is gebeurd op acht dagdelen op de kruispunten Randweg, Bieslook en Aan de Zoom op verschillende doordeweekse dagen. Een nieuwe telronde is gehouden tijdens de consulatieronde. Omdat het telonderzoek nog loopt is dit onderzoeksrapport om die reden nog niet online gezet. Zodra het onderzoek is afgerond, plaatsen we dat op de website van de Stadsregio Amsterdam. In de volgende projectfase wordt deze informatie meegenomen in het ontwerpen van een veilige kruising met de trambaan. Ongeacht het verkeersbeeld laat de projectorganisatie kruispunten uitwerken die veilig zijn. Veiligheid kent geen gradatie (meer of minder) naar aantal kruisende verkeersdeelnemers.

Inspreker 12 Reactie 19

Ik ben tegen de plannen van het doortrekken van de tramlijn naar Uithoorn.
Reden hiervoor is dat ik vind dat we in Uithoorn een uitstekende busverbinding hebben naar alle delen van Amstelveen en Amsterdam zoals buslijn 170 (iedere 10 minuten) buslijn 142 (iedere 20 minuten) en 146 (iedere 20 minuten)en daarom deze geldverslindende en geluidsoverlast veroorzakende plannen totaal overbodig zijn.

Antwoord

Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks

eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 12 Reactie 20
Echter ben ik bang dat, zoals dit altijd gaat, het besluit al is genomen en deze Aktie totaal nutteloos is omdat diverse betrokken mensen dit als een prestige project en dit kost wat het kost zullen doorduwen.

Antwoord
De aanleg is nog geen feit. De besluitvorming is voorzien in het najaar 2016 in de gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen, Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en de regioraad van de Stadsregio Amsterdam.

Inspreker 13 Reactie 21
Hierbij mijn zeer ernstige bezwaren tegen de Uithoornlijn.Mijn dochter heeft ernstige loopproblemen en werkt in Aalsmeer of bij de Bijlmer Arena. Voorheen was het voor haar op te lossen door met de 146 naar de Bijlmer Arena te gaan. Als zij in Aalsmeer moest werken was voor haar de oplossing met de 170 naar Aveen busstation over stappen op de 171 naar Aalsmeer, De lange reistijd voor lief nemend
Nu echter moet zij naar het bus station lopen van af Romeflat is dit meer dan 800 meter lopen.
Onmogelijk dus met de fiets is geen optie heeft ze ook problemen mee anders kon ze wel met de fiets naar Aalsmeer.
Mijn vrouw is al wat ouder moet regel matig naar mijdrecht heeft probleem om met fiets naar busstation te komen. De oplossing was met 170 naar busstation en dan met 130 naar Mijdrecht, nu dus ook niet meer mogelijk.
Als we met onze kat naar dierenarts in dorp moeten gaan we met de 170 naar Amstelplein van daar lopen we naar de dieren arts ik draag dan de kat opdat deze te zwaar is. Ook een mogelijkheid was even een boodschap doen in winkelcentrum Zijdelwaard met bus 170. We hebben een mooi vernieuwd winkel centrum je kan er nu dus niet meer met de bus komen. Ga de parkeer plaatsen maar uit breiden denk ook een aan de fietsen zullen er nog meer komen Al deze mogelijk heden verdwijnen met de komst van de Uithoornlijn.
Echter de 170 en 146 blijven wel parallel rijden aan de uithoorn lijn vanaf busstation laat deze bussen hun route behoudendan mag er van mij een Uithoorn lijn komen, En laat bus 172 het traject Uithoorn Amsterdam centrum maar vervallen.
Door het wijzigen van de bestaande bus routes door Uithoorn en het gesodemieter met de Irene brug de omlegging van de N201 wordt Uithoorn een dorp waar men niet meer wil wonen. De cirkels met loopafstanden zijn wel mooi maar dit is hemelsbreed gemeten ga dit eens lopen in de winter met regen en ijzel. Mij mening is bus 170 en 146 de normale route laten rijden als voor heen anders ben ik een zeer zwaar tegen stander van de Uithoorlijn.

Antwoord
Er komt een buslijn die de wijken van Uithoorn en de haltes van de sneltram en het busstation verbindt. Dat geldt ook voor de wijk Zijdelwaard en het winkelcentrum. Daarmee is de voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar en kan ook tussen wijken binnen Uithoorn worden gereisd. Vanaf het busstation kan naar Mijdrecht /Wilnis en naar Aalsmeer worden gereisd. In Aalsmeer komt een nieuw overstappunt op de Zwarteweg, waardoor die verbinding sneller en comfortabeler wordt dan de verbinding via busstation Amstelveen. Ook blijft het mogelijk om met de tram naar Oranjebaan te rijden en daar over te stappen op bus 171 (lift aanwezig).

Inspreker 13 Reactie 22

Wat gaan we bij het busstation doen aan de fietsen rekken, zullen er veel meer bij moeten komen staan nu al vol, wat gaan we doen tegen diefstal en vernielingen van fietsen. Wat gaan we doen aan parkeerplaatsen voor auto's bij het busstation.

Antwoord

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Voor de autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Inspreker 13 Reactie 23

De begroting van 60 miljoen euro gaan we dik over heen net zoals bij de aanleg van spoorwegen.
In de winter zeker ook last van vastgevroren wissels en bladeren op de rails?

Antwoord

In iedere fase van een project wordt een raming gemaakt en er vindt een second opinion plaats op de raming van de kosten. In de planstudie is een raming gemaakt van het tracé met drie haltes (eindpunt Dorpscentrum). In deze raming bedragen de aanlegkosten tussen de 55 en 60 miljoen euro. Met dit cijfer is ook gewerkt in de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse en is op deze basis vergeleken met de andere tram-en busvarianten. Voor het voorkeursbesluit in het najaar is de second opinion op de raming afgerond. Hoe verder je een project uitwerkt, hoe zekerder je kunt zijn van de juistheid van de raming. In het project is tevens ruimte aandacht voor risicomanagement.

De gemeente Amsterdam draagt zorg voor beheer en onderhoud van de railinfrastructuur. Bij een tram heeft een bestuurder meer mogelijkheden om een wisselprobleem zelf op te lossen. Gladde rail kent een tram ook niet: een tramvoertuig heeft zand bij zich met een automatische strooiinstallatie om altijd maximaal grip te houden met de rails bij optrekken en/of vertragen.

Inspreker 13 Reactie 24

Kruising met Randweg met beveiliging door slag bomen of verkeerslichten doe in ieder geval maar beiden ondanks dit voorzie ik hier toch een kruising waar veel ongelukken gaan gebeuren.

Antwoord

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. De maatregel 'overwegbomen' heeft ook altijd lichten.
In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld. In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en

de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 14 **Reactie 25**
Beste mevrouw, meneer, hierbij wil ik laten weten dat het enorm belangrijk is voor Uithoorn dat de tram er komt. Vooral woon/werk verkeer naar Amsterdam zal een stuk eenvoudiger worden.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 15 **Reactie 26**
I vote in favour of having the Uithoornlijn and final halte at Dorpscentrum. It will be very helpful for people who would like to travel to Amstelveen, Amsterdam and other places around.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 16 **Reactie 27**
Liever geen tramlijn doortrekken naar Uithoorn. Het geeft alleen maar overlast en herrie.

Antwoord
Langs het voorkeurstracé is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd. Per woning is uitgerekend hoeveel geluid er gemiddeld op de gevel komt als een tram over dit tracé gaat rijden. Op basis van dit onderzoek is duidelijk waar wettelijk vereiste maatregelen in de vorm van geluidsschermen moeten worden genomen om onder de voorkeursgrenswaarde te blijven. Dit is het geval op een aantal locaties waar sprake is van een combinatie bus en tram op de huidige busbaan. Deze geluidsschermen zijn opgenomen in het inpassingsontwerp en maken onderdeel uit van de huidige kostenraming. Daarnaast is in kaart gebracht welke extra maatregelen, zoals (geluidwerende) zichtschermen, mogelijk zijn voor het tracé van de oude spoordijk (tussen Randweg en huidige busbaan). Hierbij spelen bijvoorbeeld ook veiligheid, inpassing, zicht en privacy. Op basis van de gesprekken met omwonenden en de consultatieronde wordt in de reactienota op p. 12 een voorstel gedaan voor de bovenwettelijke maatregelen langs het tracé.
Er zijn geen gegevens waaruit blijkt dat een OV-verbinding tot meer criminaliteit leidt. Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en 'schoon&heel'.

Inspreker 17 **Reactie 28**
ik ben voor het Uithoornlijn

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 18 **Reactie 29**
Ik ben tegen het doortrekken van de tram naar Uithoorn. We hebben een uitstekende lijn 170 en vanaf het busstation veel bussen om richting Amstelveen of Amsterdam te gaan. De tramlijn voegt niets toe en kost erg veel geld. Zonde van het geld, geef dat liever uit aan de zorg, kwetsbare mensen zoals ouderen en kinderen.

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de

betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 19 Reactie 30
Ik ben zeker voor de uithoornlijn. Om het een succes te maken denk ik dat de reistijd van Uithoorn naar Amsterdam centraal zo kort mogelijk moet zijn. (Inclusief dus overstap op de noord/zuid lijn). Nu met de bus 170 duurt het tussen een uur/ anderhalf uur. Om dit te realiseren zullen er denk ik verschillende haltes moeten verdwijnen op het huidige traject van lijn 51. De haltes in Amstelveen zitten nu te dicht op elkaar. Andere oplossing voor versnellen van de reistijd zou ook prima zijn.

Antwoord
Bij de ombouw van de Amstelveenlijn worden enkele haltes opgeheven waarmee de reistijd korter wordt. Daarnaast komen er ongelijkvloerse kruisingen waardoor de tram beter kan doorrijden. Met een overstap op de Noord/Zuidlijn zijn reizigers straks in 39 minuten van het Busstation Uithoorn op het Centraal Station in Amsterdam.

Inspreker 20 Reactie 31
Ik woon op Iet Stantsweg in het Kootpark en kijk op de busbaan die enige jaren geleden is aangelegd.
Ik ben tegen de komst van de tram via het voorgestelde traject. De tram zal achter bij mij langs komen, net als de bussen op de busbaan, en heb de volgende bezwaren:
Uitzicht. Door de hoogte van de tram en de palen, zal mijn uitzicht (woonkamer/slaapkamer/tuin) verslechteren. Wij kijken er pal op. Dit zou je in een stad verwachten maar niet op 20km van Amsterdam stadcentrum.
Geluidsoverlast. De tram zal minder maar langer lawaai maken. De bussen zijn al een overlast, de trams zal dit alleen maar verergeren.
Publiek. Door de 1-tram verbinding met Amsterdam verwacht ik dat er meer mensen naar Uithoorn komen, waaronder ook zakkenrollers, wiethandelaren etc. De drukte en overlast vandien zal Uithoorn geen goed doen. Indien er voor de aanleg van de tram van de trambaan wordt besloten wil ik dat het scherm aan de zijde van het Kootpark net zo hoog wordt als het scherm aan De Weegbree kant van de bus baan. Ik denk tussen de 3- en 4 meter ? Hierdoor zouden punt 1 en 2 van mijn bezwaar in een beperkte mate geaddresseerd worden. Het scherm kan dmv begroeiing een acceptabel uiterlijk krijgen zodat het uitzicht niet erg nadelig wordt beinvloedt. Ik heb dit verzoek op de bijeenkomst van 11-2-2016 reeds kenbaar gemaakt en het staat ook opgenomen in de notulen van deze bijeenkomst.

Gaarne ontvang ik een schriftelijke confirmatie van ontvangst en wordt mijn verzoek voor een hoog scherm opgenomen in het defintieve ontwerp, mocht voor de trambaan besloten worden.

Antwoord
Een tram is ongeveer even hoog als een bus. Het verschil is dat een tram bovenleidingen en palen heeft. Met de komst van een tram zal meer openbaar vervoer (bus en tram) over de route bij de bus-/tramroute gaan rijden. Het geluidsmodel heeft aangetoond dat daarom onder meer bij de Iet Stantsweg een geluidsbeperkende maatregel getroffen moet worden. Projectorganisatie Uithoornlijn heeft een

geluidsscherm van twee meter hoogte opgenomen in het inpassingsontwerp. Het geluidsmodel is hierop opnieuw doorgerekend. De uitkomst laat zien dat met deze maatregel aan het wettelijk kader wordt voldaan. Het geluidsscherm vangt zowel geluid van de bus als de tram af. De geluidsbelasting in de omringende tuinen worden daardoor lager dan in de huidige situatie. Wij nemen uw wens om het scherm te voorzien van beplanting mee in de nadere uitwerking. Op p. 12 van deze reactie vindt u een overzicht van alle (boven)wettelijke maatregelen langs het tracé.
Er zijn geen gegevens waaruit blijkt dat een OV-verbinding tot meer criminaliteit leidt. Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en 'schoon&heel'.

Inspreker 20 Reactie 32
Waarde daling huis. Door bovenstaande verwacht ik een waardedaling van mijn huis. En ik heb begrepen dat er geen compensatie hiervoor zal zijn.

Antwoord
Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 21 Reactie 33
ik ben voorstander van de Uithoornlijn. De buslijnen richting Amstelveen staan namelijk altijd in de ochtendspits dezelfde file als de auto`s op de Zijdelweg. De tram kan in verhouding meer reizigers vervoeren dan een bus, waardoor de reizigers capaciteit zal worden vergroot. Een en ander zal mijn inziens dus op termijn goedkoper zijn dan zoveel bussen over een zelfde traject te laten rijden. Dit alles maakt dat ik voorstander ben.

Antwoord
Het toenemende autoverkeer op de wegen waarop ook de bus rijdt is inderdaad één van de aanleidingen om de tramlijn aan te leggen.

Inspreker 22 Reactie 34
Wij zijn voor het doortrekken van de metro naar Uithoorn. Een goede bereikbaarheid van en naar Uithoorn met het openbaar vervoer is belangrijk om meerdere redenen. Veel inwoners werken of in of in de omgeving van Amsterdam en moeten nu met de bus of met de auto. Dat laatste veroorzaakt veel files en veel milieuverontreiniging maar de bus is niet altijd een alternatief qua snelheid en de te bereiken doelen.
Wij zijn het eens met wat gezegd wordt; bussen alleen zijn geen optie voor de toekomst in dit steeds meer drukke en verstedlijkte gebied. Wat ons betreft mag de nieuwe uithoornlijn zover mogelijk rijden zodat alle bewoners een halte binnen hun bereik hebben. Veel succes gewenst!

Antwoord
Met de keuze voor eindpunt Dorpscentrum in de voorkeursvariant kunnen inderdaad zoveel mogelijk mensen in Uithoorn straks gebruik maken van de tram.

Inspreker 23 Reactie 35
Er zijn diverse informatieve bijeenkomsten geweest over een eventuele aanleg van een tramlijn naar Uithoorn en waar deze zijn eindpunt zou kunnen krijgen. Inwoners hebben van zich laten horen en de discussies van zowel voor- als tegenstanders zijn losgebarsten. De ondernemers van Uithoorn, verenigd in de Stichting Uithoorn in Bedrijf, zijn van mening dat de aanleg van de Uithoornlijn een positieve invloed op de regionale ontwikkeling van Uithoorn zal hebben. Tijdens de (klankbord-) bijeenkomsten die door de projectgroep Uithoornlijn van de Stadsregio Amsterdam heeft georganiseerd, heeft de Stichting Uithoorn in Bedrijf zich

duidelijk vóór de aanleg uitgesproken. De Uithoornlijn is tijdens een recente bestuursvergadering van de Stichting Uithoorn in Bedrijf uitgebreid aan de orde geweest. Het is duidelijk dat de meeste ondernemers deze tramlijn, liefst met de eindhalte tot in het oude dorp, een warm hart toedragen. Niet alleen Uithoorn wordt toegankelijker, ook het bedrijventerrein en het oude dorp worden beter bereikbaar. Uithoorn zal, met deze lijn als knooppunt van busvervoer naar en van de regio, aan belang winnen. Dat er nog veel water door de Amstel moet vloeien voordat de eerste tram naar Uithoorn rijdt, begrijpen wij, maar toch hopen wij dat er snel een positief besluit kan worden genomen ten aanzien van deze lijn.

Antwoord
Hartelijk dank voor de steun van Stichting Uithoorn in Bedrijf aan de Uithoornlijn. Met de keuze voor eindpunt Dorpscentrum wordt inderdaad onder andere een betere bereikbaarheid van het bedrijventerrein en het oude dorp beoogd.

Inspreker 23 Reactie 36
Wij volgen de ontwikkelingen op de voet en stellen het op prijs om geïnformeerd blijven over de te nemen maatregelen met betrekking tot veiligheid en infrastructuur. De komst van een tramlijn zal ook mogelijke negatieve aspecten met zich meebrengen en het is van belang om deze tijdig in kaart te kunnen brengen.

Antwoord
Wij begrijpen uw zorg over (sociale) veiligheid en de gevolgen voor de infrastructuur. Deze onderwerpen krijgen in de planuitwerkingsfase nadere invulling. Informatie over voortgang en verdere uitwerking gaat o.a. via de nieuwsbrieven waar u, als gevolg van het het aanleveren van uw reactie, aan toe bent gevoegd. U ontvangt op het opgegeven e-mailadres deze nieuwsbrieven. Bij een volgende projectfase zal de gemeente ook via de publieke kanalen burgers en belanghebbenden tijdig informeren over inspraakmomenten.

Inspreker 24 Reactie 37
Lijkt me een goed plan! Het liefst tot het oude dorp doorgetrokken.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw steun aan de plannen voor de aanleg van de Uithoornlijn met het eindpunt in het dorpscentrum.

Inspreker 25 Reactie 38
De Uithoornlijn is volgens mij geen verbetering van het openbaar vervoer in Uithoorn en tussen Uithoorn en de belangrijkste bestemmingen in het dagelijkse woon-werk/schoolverkeer. Met de huidige buslijnen komt je als reiziger direct in alle delen van Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost, In Aalsmeer en Hoofddorp. De voorgenomen Uithoornlijn is minder fijnmazig en zorgt ervoor dat al voor bijvoorbeeld een ritje naar Amsterdam Museumplein een overstap moet worden gemaakt. Nog afgezien van de extra reistijd binnen Uithoorn. Daarbij komen nog de minder goede ervaring met de sneltrams 51 en 50: slechte aansluiting met andere lijnen, vaak vertragingen of uitval van ritten. En ook: stakingen van het GVB. Er is nog een derde punt: in de bus is meer sociale controle, in de metro en sneltram is meer overlast van reizigers die zich niet gedragen en anderen intimideren, dronken reizigers en bedelaars. Dit komt ook voor bij de haltes van de sneltrams, ook al bij Poortwachter. Deze problemen zijn voor mij een reden om als ik ‘savonds laat tussen Uithoorn en Amsterdam moet reizen, liever om te lopen naar een bushalte van Conne12ion, dan met de sneltram te gaan. Wat ik belangrijker vind om het ov in Uithoorn te verbeteren: zorgen dat de directe busverbinding met Utrecht CS en met Schiphol CS hersteld wordt.

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad voor de reiziger. Dat komt onder andere door de fijnmazigheid van het netwerk. In de toekomst blijft dit echter niet zo. Het openbaar vervoer verandert, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Voor de reizigers in de regio rond Amsterdam zijn de veranderingen in het openbaar vervoer de komende jaren groot door de komst van de Noord/Zuidlijn in Amsterdam en de wijzigingen in verbindingen die daaraan gekoppeld zijn.

In de ‘Lijnennetvisie’ heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld (mei 2015) voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht in Amsterdam. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.
Daarnaast is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus steeds meer vertraging oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. Daarom is onderzoek gedaan naar een vrijliggende OV-verbinding (de tram) die ook in de toekomst het OV op peil houdt. Daarnaast blijven de hoogfrequente buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De tram verbindt straks Uithoorn en Amstelveen met knooppunten zoals station Amsterdam Zuid en Ouderkerkerlaan. Vanuit die knopen rijden er snelle en betrouwbare hoogwaardige openbaar vervoerlijnen naar alle delen van de regio. De overstapfaciliteiten zijn dan ook verbeterd. Er zijn inderdaad minder rechtstreekse verbindingen, maar de verbindingen die er zijn, rijden vaker en zijn betrouwbaarder. De reistijd naar de belanrijke bestemmingen zal daardoor afnemen. De verbindingen naar Schiphol en Utrecht worden (weliswaar met overstap) sneller en betrouwbaarder door de komst van de tram. De directe busverbinding naar Schiphol is onderwerp van gesprek in de aanbesteding van de busconcessie Amstelland Meerlanden, maar is afhankelijk van wat de vervoerder wil aanbieden. De verbinding naar Utrecht is de concessie van de provincie Utrecht. Deze is onlangs opnieuw aanbesteed.

Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en ‘schoon&heel’. Voor het Programma van Eisen (PvE) voor de Concessie Amstelland-Meerlanden is een risicoanalyse sociale veiligheid in het openbaar vervoer uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het niveau van sociale veiligheid in het huidige openbaar vervoer in Amstelveen gelijk is aan Uithoorn. Uit deze risicoanalyse blijkt ook het aantal meldingen van incidenten gelinkt aan het OV weliswaar hoger is in Amstelveen, maar dat dit hogere aantal meldingen in verhouding staat tot het grotere aantal reizigers in Amstelveen ten opzichte van Uithoorn. Deze risicoanalyse is opgenomen als bijlage bij het genoemde PvE.
Daarnaast is er camerabewaking in de voertuigen en besteedt de vervoerder (verplicht) veel aandacht aan de sociale veiligheid.

Inspreker 26 Reactie 39
Ik ben het oneens met de komst van de Uithoornlijn die door de woonwijken heen zal gaan. Waarom? Vanwege de veiligheid van onze kinderen.De tram gaat dwars achter tuinen langs, door woonwijken heen, waar onze kinderen spelen.Tevens valt er een heel mooi natuurgebied door weg, en zoveel mooie natuur hebben we niet meer. Hopende dat deze reactie wordt meegenomen.Alvast bedankt.

Antwoord
De tram volgt het tracé van de Haarlemmermeerlijn (oud treintracé). Uithoorn is naderhand langs dit tracé verder ontwikkeld waarbij het tracé altijd in tact is gebleven en zeer herkenbaar in de omgeving aanwezig is. Daardoor komt de tram grotendeels op een eigen baan met aan weerszijden watergangen.

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn voor projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een ‘gewone’ lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. Overigens worden de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen.

Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram. Het is niet mogelijk om andere verkeersdeelnemers voorrang te geven op de tram.

Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de tram zodanig in te passen dat er sprake blijft van een groene uitstraling. Projectorganisatie Uithoornlijk kijkt in de volgende projectfase naar diverse aspecten, zoals sociale veiligheid, ruimtelijke kwaliteit, kosten en wensen van de omgeving.

Inspreker 27 **Reactie 40**

1. Slecht gekozen tracé. Groot gedeelte van Uithoorn zit ver weg van haltes.

Antwoord

Het gekozen tracé is, omdat de tram over een vrijliggende baan rijdt, direct en snel en biedt daarmee een garantie op een korte reistijd. Voor een hoogwaardige tram wordt een afstand van 800 meter geaccepteerd. Daarmee valt een groot deel van Uithoorn binnen het bereik van de tram. Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 27 **Reactie 41**

2. Als er een verstoring is, dan valt een groot gedeelte van het OV stil.

Antwoord

Bij verstoringen is het mogelijk via overloopwissels een deel van de dienstregeling in stand te houden. Bij geplande werkzaamheden of langdurige verstoringen worden, net als nu, bussen ingezet.

Inspreker 27 **Reactie 42**

3. Geen nachtvervoer (nu wel per bus)

Antwoord

Het nachtbusnetwerk staat los van van de Uithoornlijn en blijft ook bij de komst van de Uithoornlijn bestaan.

Inspreker 27 **Reactie 43**

4. Duur

Antwoord

De Uithoornlijn is een investering om het openbaar vervoer tussen Uithoorn en Amsterdam ook op termijn op een goede kwaliteit te houden. De huidige buslijnen zijn erg kostbaar en er zal steeds meer vertraging optreden door drukte op de weg.

Inspreker 27 Reactie 44

5. Vermindering van vervoersaanbod en geen directe verbinding meer met Amsterdam CS. Kortom niet doen.

Antwoord

Ook wanneer niet gekozen wordt voor een tramverbinding, verliest Uithoorn de directe verbinding met Amsterdam CS. De bussen zullen om en om stoppen op station Elandsgracht en Station Amsterdam Zuid. Ook de Amstelveenlijn stopt straks op Station Amsterdam Zuid waar kan worden overgestapt op de Noord/Zuidlijn. De reistijd naar Amsterdam CS wordt ondanks de extra overstap korter.

Inspreker 28 Reactie 45

Bij deze mijn reactie:Ik ben tegenstander van het voorgestelde trace. Hoe kan dit projectteam voorbijgaan aan alle weerstand van de buurt bewoners. Handtekeningen acties zijngehouden, maar ik heb niet het gevoel dat hier ook maar enigszins iets meegedaan is. Ideale eindhalte zou de plek van de Mac Donalds zijn. Nu krijgenvele bewoners hier ongelooflijk veel overlast van. Helaas wordt dit besluitgenomen door mensen die hier volledig buiten staan/ wonen.Ik stuur deze mail om mij voor de zoveelste keer te laten horen, maar weet datdeze als span terecht zal komen. Ik ben echt helemaal klaar met dit autonomiegedrag. De busbaan is ons op exact dezelfde manier door de strot geduwd.

Antwoord

Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé bij die variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing.
Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden.
De doelstelling "Meer OV voor minder geld" wordt hiermee niet gehaald. Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 29 Reactie 46

indertijd ben ik juist in Uithoorn op de Bieslook 12 aan wonen om meerdere redenen doch een van de belangstel was het beschikbaar zijn van een goed functionerend OV op loopafstand van mijn woning (ik heb geen auto) waarmee ik op vele plaatsen in en om Uithoorn kon komen. Amstelveen, Amsterdam, Amsterdam ZO, Aalsmeer, Hilversum en tevens met een snelle verbinding naar metro en treinstation.

Antwoord

De loopafstand vanaf het genoemde adres naar de nieuwe tramhalte Aan de Zoom is 1,5 x zo groot als de loopafstand naar de huidige bushalte In 't Midden. De tram rijdt naar de overstap-knooppunten Busstation Uithoorn, Ouderkerkerlaan en station Amsterdam-Zuid. Via die knopen zijn alle delen van de regio en de stad snel en betrouwbaar te bereiken met hoogwaardig bus- of tramvervoer.

Inspreker 29 Reactie 47

De argumenten voor ? Amsterdam wil van al die dieselbussen af (die overigens in de komende jaren allen geëlektrificeerd worden)laat A'dam zijn eigen verkeersinfarcten oplossen door beperking van auto in de stad en ook alle bussen het voorrecht geven gebruik te maken van trambanen, oponthoud in een file (ja als we allen in ons eentje in de auto kruipen tijdens de spits dan is er wel eens wat oponthoud maar eerlijk

gezegd, als veelvuldig OV-gebruiker merk ik daar weinig van behalve dat het OV wat trager is dan de mobiel over de x-baans aangelegde wegen) de zo noodzakelijke winstgevendheid veen tramlijn waar niemand om gevraagd heeft en de zo gewenste giga-investering in de ombouw van lijn 51 tot tramlijn X want Amstelveen wil van zijn gelijkvloerse kruisingen af, motivering daarvoor ? Gevaar ? Heel Amsterdam is verstoken van trams en zijn die zo bedreigend ? Nee leuk als je nu aan de Buitenveldertse laan woont waar je een veel te duur appartement hebt gekregen krijg je daar plots die ongelijkvloerse kruising voor je neus (of ging Amsterdam niet mee in de Amstelveense wensen.) Nee wel in Uithoorn waar een grote groep woongenot heeft gekregen krijgt straks een tramlijn langs zijn voortuin, das pas landelijk wonen. En als toegift een boedelbusje om een ieder naar die verafgelegen tramhalte te krijgen. De plannen die zoal genoemd worden beschouwend zal er van al dit moois weinig overblijven met uiteindelijk slechts een tramlijn (op afstand) die niet verder gaat dan A'dam-zuid waar weer over gestapt mag gaan worden en viceversa tot mogelijk het busstation van Uithoorn. Voor het busstation van Amstelveen zal er gelopen moeten worden wat tot nu toe niet nodig is. Eerst was er het wegdringen van het verkeer uit de kern van Uithoorn (ja wie bouwt er ook op zo een bizarre wijze een dorp rondom een verkeersader) en pasant werd de Aalsmeerderdijk doorklieft en een stukje natuur geblokkeerd en nu de tramlijn tot aan of onderdoor die N201 laten gaan. Al met al kan ik er niet veel meer in zien dan een megalomane actie van een groep ambtenaren met toekomstdromen maar ondertussen de realiteit uit het oog verliezen. Met een fractie van de te verwachtte uitgaven kan al het busverkeer geëlektrificeerd , wie verdient daar aan, om te beginnen het milieu en vervolgens de gebruiker van een goed functionerend OV.

Antwoord
Er is geen sprake van 'een boedelbusje'. Er komt een reguliere busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 29 Reactie 48
Het mag duidelijk wezen, in mij treft u een absolute tegenstander van dat ene tramlijntje waar niemand om gevraagd heeft. Ja dat gebeurde wel toen in een ver verleden de discussie nog hoog opliep over aanleg 51 en tot waar door te trekken. Besloten is toen om de grens aan de buitenkant van A'veen te leggen, wat is er nu zo verandert ? Er is een functioneel OV ontstaan met een aantal hoofdstations met tevens aansluitingen op het landelijke OV-net, goed bereikbaar en niet duur, daar gaat het toch om of gaan we hier dezelfde ramp meemaken als met de Noordzuidlijn. Als het die kant op gaat vrees ik voor het ergste en is rentabiliteit slechts een zwak excuus voor ambtenaren.
Niet dat ik verwacht dat deze hele consultatie ronde iets zal opleveren ten faveur van het bestaande OV, het zal waarschijnlijk alleen misbruikt worden met kreten als; zie je wel . Gelijk als die zo algemeen en wijds bekend gemaakte Uithoornse enquête , 347 voorstemmers bij 20.000 bewoners. Pas toen inwoners gingen steigeren op Facebook werd ik daar mee bekend.

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks

eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 30 Reactie 49
Zoals u al uitgebreid in de petitie tegen de Uithoornlijn heeft kunnen lezen is het een zeer onwenselijke situatie zoals de Uithoornlijn in de huidige situatie is ingetekend. Na de inspraakavonden heeft u geen enkel argument wat TEGEN het huidige voorstel is gegeven gebruikt ter verbetering. Het betreft dus een grote schijnvertoning.

Antwoord
De resultaten van de participatieronden, maar ook de petitie en de resultaten van deze consultatieronde worden serieus genomen. Dat wil niet zeggen dat ze allemaal leiden tot aanpassing van het ontwerp of van aanpassing van het oordeel van de stuurgroep.
Zo zijn naar aanleiding van de participatie- en inloopbijeenkomsten aanvullende metingen en onderzoeken gedaan en is besloten dat het verplaatsen van de oversteek naar de Wederik vanwege de nadelen voor de direct omwonenden goed moet worden afgewogen. Daarnaast worden ook op plaatsen waar dat niet wettelijk verplicht is, maatregelen voorgesteld om overlast te beperken. Daarmee komen we tegemoet aan een aantal bezwaren/ opmerkingen van omwonenden.
De petitie wordt betrokken bij de besluitvorming door de gemeenteraad en een beantwoording van alle inhoudelijke punten maakt ook onderdeel uit van de reactienota, die ook bij de besluitvorming wordt betrokken. Op p. 16 vindt u de beantwoording van de petitie.

Inspreker 30 Reactie 50
Ik wil u even terugnemen naar de geschiedenis van de huidige busbaan, wat veel belastinggeld heeft gekost en wederom een stukje groen Uithoorn heeft vernietigd. De N196 had hier voor gebruikt kunnen worden. Dit had geen geld gekost en was niet ten koste gegaan van het woongenot van vele bewoners aan de Weegbree en het Kootpark.
Tevens de aanleg van een fietstunnel ter hoogte van het Alkwin college. De fietstunnel wordt mn gebruikt door hangjeugd, 's nachts gaan er met regelmaat grote bommen af, en de enkele fietser die er doorheen rijdt, rijdt standaard door glasscherven. De fietsers voor wie het bedoeld is rijden gewoon langs de Zijdelweg, en steken over bij de stoplichten. Kosten: vele 10 duizenden euro's, volledig verspild. Met het huidige voorstel van de aan te leggen busbaan kan ik absoluut niet mee instemmen.
Ik wijs u naar de petitie. Ik als bewoner aan de Weegbree, wordt dagelijks geconfronteerd met bussen die langsrijden. In de toekomst zal dit toenemen wat ten koste gaat van milieu en gezondheid. Het lijkt mij zinvol als u luistert naar de bewoners en de tegenargumenten omzet in daden. GEEN Uithoornlijn in dichtbevolkt gebied, lees oude spoorbaan. Uit wetenschappelijk onderzoek is aangetoond dat wonen in een gebied met geluidsoverlast vele malen meer mensen met stressverschijnselen voorkomen, en depressies. Tevens is wetenschappelijk aangetoond dat wonen in gebieden waar fijnstof door vervuiling voorkomt de kans op allerlei andere ziektes vele malen is verhoogd. Ik wijs u hiervoor naar de rapporten van het Rivm. De Uithoornlijn kunt u dus vanuit gezondheidsbelang NIET in dichtbevolkt gebied leggen. De uithoornlijn kan als eindhalte krijgen, locatie Mc Donalds. Dit is een gebied waar weinig bewoners hinder zullen ondervinden, en de kans op gezondheidsschade een kleinere groep bewoners betreft. Er kunnen fietsparkeerplekken, auto parkeerplekken en een busstop gecreeerd worden. Voor iedere bewoners van Uithoorn is er dan mogelijkheid om van de tram gebruik te maken, met zo min mogelijk schade aan huizen, milieu en woongenot, en gezondheidsschade. Ik reken op een persoonlijk antwoord en een aanpassing aan het huidige voorstel.

Antwoord
Langs het voorkeurstracé is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd. Per woning is uitgerekend hoeveel geluid er gemiddeld op de gevel komt als een tram over dit tracé gaat rijden. Op basis van dit onderzoek is duidelijk waar wettelijk vereiste maatregelen in de vorm van geluidsschermen moeten worden genomen om onder de voorkeursgrenswaarde te blijven. Dit is het geval op een aantal locaties waar sprake is van een combinatie bus en tram op de huidige busbaan. Deze geluidsschermen zijn opgenomen in het inpassingsontwerp en maken onderdeel uit van de huidige kostenraming. Daarnaast is in kaart gebracht welke extra maatregelen, zoals (geluidwerende) zichtschermen, mogelijk zijn voor het tracé van de oude spoordijk (tussen Randweg en huidige busbaan). Hierbij spelen bijvoorbeeld ook veiligheid, inpassing, zicht en privacy. Op basis van de gesprekken met omwonenden en de consultatieronde wordt in de reactienota op p. 12 een voorstel gedaan voor de bovenwettelijke maatregelen op het voorkeurstracé.

Er zal in Uithoorn geen verhoging van de fijnstofniveaus optreden als gevolg van de aanleg en exploitatie van de Uithoornlijn. Eerder een daling omdat meer reizigers voor hun woon-werkverkeer de auto laten staan en de tram pakken en een deel van de huidige bussen wordt vervangen door de tram. De elektrische motoren van trams stoten geen fijnstof uit in tegenstelling tot brandstofmotoren van auto's en bussen.

Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé bij die variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling "Meer OV voor minder geld" wordt hiermee niet gehaald. Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmeeverslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 30 Reactie 51
Petitie nogmaals ter inzage
Wij Bewoners van Uithoorn constateren dat de tramlijn niet in het belang is van de bewoners van Uithoorn door:
Langere reistijden. Grotere loopafstanden door opheffen van buslijnen.
Waardedaling van woningen tot onverkoopbaar voor diverse woningen.
Gezondheidsschade: elektrisch magnetische velden en straling.
Fijnstofoverlast van metalen deeltjes.
Geluidsoverlast met ernstige verstoring van de slaap.
Daling van het woongenot: totaal 156 trams op 1 etmaal van 04.00 - 01.00.
Dalende verkeersveiligheid. Toename criminaliteit, zoals inbraken en straatroof.
Landschapsvervuiling i.v.m. aanleg betonnen talud, tramrails en bovenleidingen.
Schade aan woningen door trillingen, en verzoeken Wij als bewoners willen hierbij de gemeente verzoeken haar plannen te staken mbt de komst van de Uithoornlijn/ Trambaan. Voor zowel de immateriële als materiële schade houden wij U als gemeente, provincie en de exploitant van deze tramlijn (mocht hij doorgang vinden) nu en in de toekomst aansprakelijk.

Antwoord
Zie voor beantwoording van de petitie p. 16 van deze reactienota.

Inspreker 31 Reactie 52
Momenteel kan ik met buslijn 170 tegen acceptabele kosten in ongeveer drie kwartier van mijn huis naar b.v. het concertgebouw reizen, zonder over te stappen. Ik voorzie dat er met de Uithoornlijn hogere kosten gemaakt gaan worden, een langere reistijd, en meerdere keren overstappen. Dat vind ik een slechte

ontwikkeling. Ik begrijp dat er vanwege de veel mindere rijksbijdrage bezuinigd moet gaan worden, maar dit moet geen onevenredig nadeel in tijd, geld en gemak opleveren voor mensen die niet op loopafstand van een tramhalte wonen.

Antwoord
De totale reistijd vanuit Uithoorn naar het Concertgebouw blijft gemiddeld gelijk: De rijtijd naar het Concertgebouw wordt naar verwachting ongeveer 8 minuten korter, ondanks de overstap op tramlijn 5. Wel is er extra tijd nodig om de tramhalte in Uithoorn te bereiken. Dat kan met de fiets, de auto of de bus die de wat verder gelegen wijken met de tram verbindt. Voor het OV betaalt de reiziger per kilometer, dit geldt zowel voor de bus als voor de tram. De kosten hangen zodoende af van de specifieke reis.

Inspreker 32 Reactie 53
Ik ben een groot voorstander van de komst van de uithoornlijn. Uithoorn is op het ogenblik matig bereikbaar met het openbaar vervoer. Een reis naar de binnenstad van Amsterdam duurt op het ogenblik meer dan een uur, en door de toegenomen drukte wordt dat steeds langer.
In uw folder staat dat al het OVvervoer grotendeels bij het knooppunt Amsterdam-zuid zal eindigen.
Hoogwaardig vervoer als de Uithoornlijn zal Uithoorn hierop een goede en snelle verbinding geven, waarna met de nieuwe noordzuid lijn de binnenstad snel kan worden bereikt. Dit hangt natuurlijk af van de frequentie van de ritten per uur. Optimaal zou een rit per 10 minuten zijn.
Ik heb de gedachte van het buiten Uithoorn bij het tank station aan de Zijdelweg in Amstelveen laten eindigen niet zinvol gevonden, het is gelijk aan voor autorijders een groot parkeerplein voor de grens van Uithoorn maken, daar verplicht parkeren en dan met een shuttle verder rijden.
Door goede geluidswerende maatregelen moet het mogelijk zijn om de geluidsoverlast te beperken, waarbij ik moet aantekenen dat de geluidsoverlast die we van de vliegtuigen hebben vele malen hoger is als we ooit van de tram zullen krijgen
Dus, graag zo spoedig mogelijk die lijn aanleggen!

Antwoord
Het gaat om een hoogwaardige tramlijn. Dat wil zeggen dat de Uithoornlijn in hoge frequentie zal gaan rijden. Naar verwachting rijden de trams in de spits minimaal 6 keer per uur en maximaal 10 keer per uur. De precieze frequentie wordt echter later bepaald op basis van de meest actuele prognoses van het verwachte aantal reizigers.

Inspreker 33 Reactie 54
De uithoornlijn is een absolute aanvulling op het openbaar vervoer in de regio. Door de Uithoornlijn wordt niet alleen de bereikbaarheid van Amsterdam maar omgekeerd ook de bereikbaarheid van Uithoorn groter.
De voordelen zijn groot:
Snellere verbindingen; Geen lat van files ivm eigen traject / rails;
Veilig (mits de overgangen goed zijn ingericht)
Toeristische kans
Waardestijging huizen want het is aantrekkelijker om in Uithoorn en omgeving te wonen
Minder bussen (minder vervuiling want stroom voor diesel)
Betere en snellere aansluiting voor inwoners die in Amsterdam werken
Daarnaast hebben wij ons huis gekocht met de wetenschap dat deze ontwikkeling er aan zat te komen. Wij zijn zakelijk en privé op Amsterdam gericht en gaan nu vaak met de bus of de auto. De tram zou een zeer prettige en milieuvriendelijke manier van reizen zijn.

Alle negatieve en zure verhalen ten spijt de wereld verandert en Uithoorn/De Kwakel is onderdeel van deze wereld en zal in deze verandering moeten meegaan. Stilstaan is achteruitgaan en geeft naar de toekomst meer negatieve dan positieve effecten. Daarom MOET deze lijn er komen om Uithoorn/De Kwakel ook in de toekomst aantrekkelijk te laten zijn.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 34 **Reactie 55**
Ik ben voor het doortrekken van de tram van Amstelveen naar Uithoorn stationsstraat.

Antwoord
In de voorkeursvariant is het eindpunt inderdaad voorzien in het dorpscentrum, de Stationsstraat.

Inspreker 35 **Reactie 56**
Wij (mijn man en ik) zijn absoluut voor de Uithoornlijn! Wat een aanwinst voor Uithoorn als het door zou gaan! We met het idee dat ook de bussen naar/vanuit Amsterdam blijven rijden. Mijn man neemt elke dag de bus naar Amsterdam en het is altijd fijn om een alternatief te hebben. Ook met bijvoorbeeld een kinderwagen/kinderen is reizen met de tram een stuk gemakkelijker. Wij stemmen absoluut voor!!!!

Antwoord
De Uithoornlijn vervangt de buslijnen tussen Uithoorn-Amstelveen-Amsterdam. Er blijven wel bussen tussen Amstelveen Westwijk (goede overstap vanuit de Uithoornlijn op halte Sacharovlan bijvoorbeeld) en Amsterdam rijden. De tram is inderdaad optimaal toegankelijk voor kinderwagens.

Inspreker 36 **Reactie 57**
Ben alleen en het autorijden houd ook een keer op! Ook in een keer naar station Zuid te kunnen rijden komt mij zeer goed uit. Ook door het weghalen van haltes in Amstelveen, ik wil toch ook wel reageren op de negatieve reacties van de mensen die een nieuwbouwhuis op buitendijkst hebben gekocht, die wisten dondersgoed dat ze grote kans maaken met een tram in hun achtertuin. Ik had deze flat niet gekocht op tekening als de N201 niet verlegt zou worden ik heb 32 op de hornweg in aalsmeer gewoond dus ik heb het allemaal meegemaakt ik heb ook de bouw ven nieuw oosteine meegemaakt de mensen moesten tekenen dat ze niet gingen protesteren tegen schiphol Dus ik ben 100% voor de tram.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 37 **Reactie 58**
Wat ik mis in alle reportages is het onderzoek naar hoeveel ONGEWENSTE bezoekers verwacht worden, mensen die makkelijker in Uithoorn kunnen komen en daar overlast en criminele activiteiten veroorzaken. Met het aanleggen van de lijnen 5 en 51 vanuit A'dam naar Amstelveen is in Amstelveen het aantal overlast meldingen en criminele activiteiten zeer zeker toegenomen. Iets wat ik niet wenselijk vindt voor Uithoorn! Komt hier nog nader onderzoek naar?

Antwoord
Er zijn geen onderzoeken waaruit blijkt dat de stijging van criminaliteit in een bepaald gebied wordt veroorzaakt door de verbetering van het openbaar vervoer naar het betreffende gebied. Daarnaast is er uitgebreide camerabewaking en besteedt de exploitant zeer veel aandacht aan de sociale veiligheid in het voertuig en op de haltes.

Inspreker 38 **Reactie 59**
Naar aanleiding van het verzoek wat mij middelsverschillende media heeft bereikt wil ik graag mijn mening geven over de Uithoornlijn. Ik ben een grootvoorstander van de Uithoornlijn en ook de voorkeursvariant van de stuurgroepdie er nu ligt kan rekenen op mijn stem. Ik woon nu 17 jaar in Uithoorn, daarvoor was ik woonachtigin Amstelveen. T/m 1999 heb ik dus veel gebruik gemaakt van lijn 51 voor mijn studie, stappen en later werk. Toen ik 17 jaar geleden naar Uithoorn kwam moest ik erg wennen aan het feit dat Amsterdam (OV technisch) nu opeens een mijl of zeven ver weg was. De combinatie "Bus170 en overstappen op halte Poortwachter" was/is te doen, maar kost veel tijd en heeft soms slechte overstapmogelijkheden. Ik denk dat met de Uithoornlijn een grote stap gezet wordt naar een mooi OV metrolijnen pakket rond Amsterdam. De burgers van Uithoorn gaan naar mijn mening veel gebruik gaan maken van deze lijn.En niet alleen Uithoorn

gaat hiervan profiteren maar ook zeker de gemeentes om ons heen. Laat u dan ook niet van de wijs brengen van de vele negatieve reacties die deze mailbox gaat krijgen. Ik heb ooit gelezen dat de Amstelveense burgers in eerste instantie ook voor een busbaan kozen in plaats van een metrolijn. En kijk nu eens anno 2016, de metro is zo belangrijk voorAmstelveen dat er ophef is bij de burgers over het sluiten van bepaalde tramstations. Ik bedoel maar…. Heb ik dan geen enkele kanttekening? Natuurlijk.Ik woon zelf in Meerwijk-West en het liefst had ik de lijn langsde N196 gehad, niet alleen voor Meerwijk-West maar ook voor het nieuwe Park Krayenhof en de Kwakel.Deze wijken zitten nu een beetje in het buitengebied en wij moeten nog wel een stuk lopen/reizen om bij 1 van de haltes te komen.Maar dit weegt vele malen minder zwaar dan het feit dat de Uithoornlijn gaat komen.

Antwoord
Meerwijk ligt inderdaad buiten de 800 meter afstand die algemeen wordt aanvaard als acceptabel. Er blijft daarom een bus in Meerwijk rijden die de tramhaltes aandoet. Ook vanuit de Kwakel zal een bus blijven rijden naar het busstation, zodat het mogelijk is met de bus naar de tram te reizen. Datzelfde geldt voor Park Krayenhoff. Overigens zullen er ook extra fietsenstallingen bij de haltes van de tram worden geplaatst.

Inspreker 39 **Reactie 60**
Ben voor de tramlijn.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 40 **Reactie 61**
Ik ben zwaar tegen de voorgenomen plannen een tram over de oude spoordijk door Uithoorn te laten rijden. Wij wonen sinds kort aan de oude spoordijk (nieuwbouw) op 20 meter afstand van de voorgenomen trambaan. Wij hebben onze prachtige woning vorig jaar op papier gekocht met de wetenschap dat er in de toekomst misschien een busbaan gerealiseerd zou kunnen gaan worden. Alle verkooptekeningen en situatietekening met ingetekende busbaan heb ik bewaard.Ook de verkopende partij (Kalliste uit Naarden) heeft geen weet gehad van deze plannen.Als ik destijds had geweten dat er überhaupt plannen waren om de busbaan te vervangen voor een piepende knarsende trambaan met foei lelijke bovenleidingen had ik deze woning op voorhand al nooit gekocht!Het woonplezier wordt mij momenteel alleen al door deze genomen plannen ontnomen..Als klap op de vuurpijl ook nog een halte op 50 meter afstand met alle gevolgen van dien maken naast het bestaande vliegtuiglawaai het drama kompleet. Voor ons zijn er dan ook maar 3 opties mogelijk:
- Eindhalte N201- Vanaf N201 onder de grond naar het centrum van Uithoorn.
- Tram door middenberm van Zijdelweg. (idem aan Amstelveen)

Antwoord
Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé bij die variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling "Meer OV voor minder geld" wordt hiermee niet gehaald. Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Metro/sneltram 51 (de Amstelveenlijn) wordt juist omgebouwd tot een tramverbinding. Het ondergronds aanleggen van een metroverbinding naar Uithoorn in het verlengde van de Amstelveenlijn is daardoor niet aan de orde.

Voor wat betreft de informatie over een mogelijke tram het volgende. De gemeente is na het besluit tot een planstudie begin 2015 direct begonnen met een intensief participatie en communicatietraject. In 2012 was de gemeente op de hoogte van de uitvoering van een quick scan door de Stadsregio. Dit onderwerp is juli 2012 in een Raadsvergadering besproken. Naar aanleiding hiervan heeft de Nieuwe Meerbode op 1 augustus 2012 een artikel over de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn op de voorpagina geplaatst. De gemeente heeft de uitvoering van een quick scan juni 2012 doorgegeven aan de ontwikkelaar, vanuit het idee dat deze de directe contacten met geïnteresseerden onderhield. De ontwikkelaar heeft ons desgevraagd verteld dat in de verkoopgesprekken het onderzoek naar een eventuele tram door hen is benoemd.
Bij het besluit tot een communicatietraject wordt ook rekening gehouden met de afwijking van de plannen van al bestaande scenario's. In dit geval kon een hoogwaardige bus al worden verwacht. De hoogwaardige tram wijkt voor wat betreft frequentie en geluidsbelasting niet of nauwelijks af van een HOV bus.

Inspreker 40 Reactie 62

Naast de waardevermindering van onze nieuwbouwwoning maak ik mij ook enorme zorgenover de veiligheid van ons zoontje van 3 jaar oud en alle andere kinderen bijons in de wijk.Het verleden heeft bewezen dat er minstens 1 dode per jaar gaat vallen.Tevens gaan er 1000 kinderen en ouders per dag over de voorgenomen trambaan naar debredeschool en weer terug, een bovengrondse kruising is dus geld bovenveiligheid plaatsen! Al met al is dit een idioot plan om een tram door dicht bevolkt gebied te willenlaten rijden.Wij hopen dan ook dat deze plannen snel van tafel gaan en wij (en met ons honderdenmede gedupeerden) weer veilig en rustig kunnen gaan genieten van onze mooiewoonomgeving.

Antwoord

Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. De maatregel 'overwegbomen' heeft ook altijd lichten.
In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 41 Reactie 63

Op de bijeenkomst van de Uithoornlijn op 8 februari in hetRechthuis, hebben wij elkaar gesproken. Het onderwerp wat ik heb aangekaart en heel erg belangrijkvind, wanneer de Uithoornlijn over de oude spoordijk gaat lopen, zijn deschermen en de groenvoorziening. Ik woon in het allereerste gedeelte waar detram binnenkomt in één van de 6 schakelbungalows. Wij hebben daar prachtig vrijuitzicht en dat willen we graag zo houden. Jouw advies was bij alle 6 bewonersinformatief langs te gaan en jou hierover te berichten, zodat er in deuitvoering gevolg kan worden geven aan onze wensen. Hieronder vind je deresultaten.
Langs de Baan 12X : een zo laag mogelijk scherm en daarvoor laagstruikgewas
Langs de Baan 12X: een hoogscherm met passend struikgewas.
Langs de Baan 12X: een zo laag mogelijk scherm en daarvoor laag struikgewas.
Langs de Baan 12X: een zo laag mogelijk scherm en daarvoor laag struikgewas.
Langs de Baan 12X: een zo laag mogelijkscherm en daarvoor laag struikgewas.

Langs de Baan 12X: een zo laag mogelijk scherm en daarvoor laag struikgewas
Het spreekt dus voor zich, dat wij i.v.m. het geluiduitsluitend de wielen van de tram achter een scherm verwachten. Tevens, dat erwaar mogelijk op dit extra brede deel van de dijk, een evenwichtige en in de omgeving passende groenvoorziening wordt aangebracht.

Antwoord
Dank voor het indienen van uw reactie en het inventariseren van de wensen bij uw directe omgeving. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Inspreker 42 Reactie 64
Ik ben voor de uithoornlijn super handig om de stad in te komen.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 43 Reactie 65
Ik ben voor het doortrekken van de tramlijn van Amstelveen naar Uithoorn, maar wil daarbij de volgende punten onder uw aandacht brengen:
Het voorgestelde tracé heeft zodanige opstappunten dat deze voor veel bewoners van Uithoorn ongunstig liggen, waardoor de verkorting van de reistijd verloren gaat door de tijd die het kost om op het opstapppunt te komen.Om bij het opstappunt te komen moet je eerst per fiets/auto/bus daarnaartoe gaan. Dit kost een extra overstapmoment, terwijl de huidige voorzieningen (bijv. Lijn 170) voor de meeste bewoners direct bereikbare opstappunten hebben waarvandaan rechstreeks naar Amsterdam kan worden gereisd.De vrees is dat de komst van de tram ten koste gaat van de huidige zeer goed functionerende voorzieningen. Zo is lijn 170 eigenlijk perfect voor heel veel inwoners van Uithoorn. De komst van de tram MAG OP GEEN ENKELE WIJZE de huidige voorzieningen beperken! Volgens mij bereik je veel meer bewoners van Uithoorn met de tramlijn als deze na de Westwijk via Ip de Klucht/Aan de kant/Zijdelweg en daarna het voorgestelde tracé volgt!Ik hoop dat u deze punten in uw overwegingen meeneemt.

Antwoord
De inwoners van Zijdelwaard (Europarei) en Meerwijk moeten inderdaad verder lopen of fietsen als zij willen opstappen op de tram. Er blijft echter een busverbinding rijden die de genoemde wijken zal verbinden met de tramhaltes.
Het door u voorgestelde tracé (via Zijdelweg) is onderzocht, daar liggen ongeveer evenveel woningen binnen een straal van 800 meter van de haltes als bij het nu voorgestelde tracé. Bij dit tracé wordt Zijdelwaard beter bediend, maar Legmeer-west minder goed. Het tracé over de Zijdelweg is afgevallen omdat er drukke wegen moeten worden gekruist en er zijn meer bochten. Daardoor onstaat oponthoud en is de tram minder snel. Ook is het tracé Zijdelweg minder goed in te passen.

Inspreker 44 Reactie 66
Graag tramlijn naar Uithoorn, Geeft alleen maar voordelen Goede verbinding , meer economie , hogere huizenprijzen .

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 45 Reactie 67

Als bewoonster van wijk de legmeer in Uithoorn ben ik voorstander van een tramverbinding naar Amsterdam. (aan de zoom perfecte halte voor mij) Ik werk in Amsterdam. (Graag ook nog een busverbinding, zoals de 170 nu, vanuit Uithoorn in stand houden naar Amstelveen stadshart en Amsterdam VU/Leidseplein).

Antwoord

De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Dit past binnen de nieuwe visie van hoogwaardige lijnen met knooppunten. Een dergelijke verbinding past bovendien niet binnen het Stadsregiobeleid om parallelliteit te voorkomen, en levert extra exploitatiekosten op. Via een overstap op Sacharovlaan blijft een hoogfrequente verbinding naar Amstelveen-centrum en Amsterdam centrum/ VU in stand. Ook kan op Station-Zuid worden overgestapt op tram 5 of de Noordzuidlijn (naar respectievelijk Leidseplein en het centraal station). Deze verbinding is sneller dan de bestaande verbinding via lijn 170.

Inspreker 46 Reactie 68

Met groot enthousiasme en blijdschap lees ik dat de Amstelveenlijn zal worden doorgetrokken naar Uithoorn. Op alle fronten heel goed voor Uithoorn. Het idee om de tram door te trekken naar het dorpcentrum is een geweldig plan.Wij zijn voor!! En velen met ons.

Antwoord

Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 47 Reactie 69

Ik ben absoluut tegen de Uithoornlijn. Argumenten:Verdwijnen van flora en fauna. Verminderde privacy en waarde van de woning. Toename criminaliteit (inbraak en diefstal). Is reeds bewezen in Amstelveen. Verspilling van gemeenschapsgeld van meer dan 50 miljoen

Antwoord

De gemeente Amstelveen heeft geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit is gestegen in de directe omgeving van de Amstelveenlijn.
Het is op dit moment moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn. Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd.
Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de tram zodanig in te passen dat er sprake blijft van een groene uitstraling.

Inspreker 47 Reactie 70

Verhoging van lawaai bovenop het vliegtuiglawaai en de N201.

Antwoord

Langs het voorkeurstracé is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd. Per woning is uitgerekend hoeveel geluid er gemiddeld op de gevel komt als een tram over dit tracé gaat rijden. Op basis van dit onderzoek is duidelijk waar wettelijk vereiste maatregelen in de vorm van geluidsschermen moeten worden genomen om onder de voorkeursgrenswaarde te blijven. Dit is het geval op een aantal locaties waar sprake is

van een combinatie bus en tram op de huidige busbaan. Deze geluidsschermen zijn opgenomen in het inpassingsontwerp en maken onderdeel uit van de huidige kostenraming.
Daarnaast is in kaart gebracht welke extra maatregelen, zoals (geluidwerende) zichtschermen, mogelijk zijn voor het tracé van de oude spoordijk (tussen Randweg en huidige busbaan). Hierbij spelen bijvoorbeeld ook veiligheid, inpassing, zicht en privacy. Op basis van de gesprekken met omwonenden en de consultatieronde wordt in de reactienota op p. 12 een voorstel gedaan voor de bovenwettelijke maatregelen langs het tracé.

Inspreker 47 **Reactie 71**
Onveilige overgangen voor scholieren en sporters.

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing bij introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.

Inspreker 47 **Reactie 72**
Verminderen van snelle vervoersverbindingen naar Amstelveen Centrum en Amsterdam Centrum.

Antwoord
De meeste bestemmingen zijn met de tram even snel of sneller bereikbaar, zelfs met een extra overstap. Amstelveen-centrum is met een overstap op Sacharovlaan op een hoogfrequente bus nog steeds snel bereikbaar. Op station-Zuid kan op diverse bussen en trams (waaronder lijn 5 voor bv het Leidseplein) en op de Noord-Zuidlijn worden overgestapt. Op die manier zijn veel bestemmingen in Amsterdam-centrum snel bereikbaar, in veel gevallen sneller dan de bestaande verbinding via lijn 170.

Inspreker 47 **Reactie 73**
Bij tramstoring of ongeval geen vervoer meer naar Amsterdam.

Antwoord
Bij verstoringen is het mogelijk via overloopwissels een deel van de dienstregeling in stand te houden. Bij geplande werkzaamheden of langdurige verstoringen worden, net als nu, bussen ingezet.

Inspreker 47 **Reactie 74**
Huidig OV is beter voor Uithoorn door meer alternatieven dan de sneltram. Afstand tot de haltes is voor veel mensen niet te doen en komen dus nergens meer.

Antwoord
Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 48 **Reactie 75**
Geen Uithoornlijn, dat kost ons buslijnen en dan hebben wij niks meer in de Meerwijk-West gedeelte. Lopen is geen optie. Dus NEE tegen de Uithoornlijn.

Antwoord
Voor hoogwaardig openbaar vervoer is een maximale afstand van 800 meter algemeen aanvaard. Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 49 Reactie 76
Ik ben vóór aanleg van de Uithoorn lijn

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 50 Reactie 77
Wij hopen dat de tramlijn er komt. Wel willen we graag de buslijn 147 behouden die ons uit De Kwakel brengt. Het liefst dan ieder half uur en niet na 10.00 uur om het uur. De busverbinding naar ziekenhuis Amstelveen blijft hopelijk ook. Zeker voor de ouder wordende mens. De tramlijn is een hele mooie aanwinst voor Uithoorn.

Antwoord
Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Ook De Kwakel behoudt een verbinding met het busstation en de tram via lijn 147 vanuit de busconcessie Zuid-Holland Noord. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.Het VU-ziekenhuis is met de tram en overstap op Sacharovlaan op de huidige bus 172 uit Aalsmeer goed te bereiken. Een alternatief is op station Zuid overstappen op een tram in de richting van het VU-ziekenhuis. Voor het Amstelland Ziekenhuis ligt de halte Oudererkerkerlaan van de tram op loopafstand, en kan eventueel daar ook worden overgestapt op een bus die nog dichterbij komt.

Inspreker 51 Reactie 78
Ik juich de komst van de Uithoornlijn toe. Snellere en betere verbinding met Amsterdam en milieu vriendelijker denk ik. Ik zal er veel gebruik van maken, vooral als ik op alle tijden mijn e-fiets mee zou mogen nemen. Dan is mijn werk (Rai Amsterdam) veel beter bereikbaar. IK kan dan vanaf station zuid op de fiets.Ik denk dat als er b.v. een aparte wagon voor fietsen aan iedere tram kan hangen met daarbij simpele zitplaatsen en geen restrictie meer in spitsuur dit het gebruik zeker zal verhogen. (scholieren)

Antwoord
Vanuit veiligheidsoogpunt en ruimtegebruik mogen fietsen nooit mee in de tram, dus ook niet in de Uithoornlijn. Dat zal straks in de omgebouwde Amstelveenlijn ook het geval zijn. Op station Amsterdam Zuid kunt u overstappen op de Noord/Zuidlijn, die een halte vlak naast de RAI (Europaplein) gaat krijgen.

Inspreker 52 Reactie 79
Dit is een grote kans om het dorp voorgoed te verbinden aan Amsterdam. Hiermee wordt de vitaliteit van het dorp gestimuleerd en jan wellicht eindelijk de dorpskern gered worden van de verstilling die daar ondanks alle initiatieven, plaatsvindt. Dit, naast de kans om de oude n201 die het dorp doormidden

snijdt, voorgoed tot een dorps weg tr maken, us een unieke kans om het dorp weer de ziel te geven die het verdient. Dit is een kans die 1x in de 100 jaar voordoet. B en w en ambtenaren, toon leiderschap en zet door!

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 53 Reactie 80
Ik ben van mening dat de komst van de Uithoorn lijn tot in het centrum en zeer goede zaak is voor onder andere de bereikbaarheid van onze wijk.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw steun voor het doortrekken van de Amstelveenlijn tot aan het eindpunt in het dorpscentrum van Uithoorn.

Inspreker 54 Reactie 81
Wij ondersteunen van harte de plannen om de tramlijn door te trekken naar Uithoorn. Wij gaan er vanuit dat het door u geschetste lokale busvervoer en de busverbinding met De Kwakel zal aansluiten op de tram.

Antwoord
Er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, verbindt met de tram. Ook De Kwakel behoudt een verbinding met het busstation en de tram.

Inspreker 55 Reactie 82
wij wonen in het Buitenhof (Uithoorn)wij zijn heel actief ,maar al 77 jaar hoe wordt dan de verbinding v.a ons huis ,gelegen t.o.het gezondheidcentrum) naar beginhalte v.a.uithoorn ?

Antwoord
Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.Het is waarschijnlijk dat ook bus 147 blijft rijden zoals deze nu rijdt en nabij Buitenhof de halte zal houden. U behoudt in ieder geval een busverbinding met het busstation. Overigens is Buitenhof ook op loopafstand van de tramhalte bij Aan de Zoom.

Inspreker 56 Reactie 83
Ik ben zeer voor het doortrekken van de tramlijn naar Uithoorn. Biedt niet alleen economisch perspectief, maar ook voordelen als het gaat om het reizen naar Amsterdam. Zou voor ons reden zijn om tzt niet te verhuizen naar een stad, als de kinderen de deur uit zijn, maar om in Uithoorn te blijven wonen.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 57 Reactie 84
Onderstaand treft u onze reactie inzake de mogelijke aanleg van de Uithoornlijn. Wij verzoeken u hiervan kennis te nemen en dit mee te nemen in de reactienota. Voorts ontvangen wij graag een reactie hierop en een bevestiging van ontvangst.Procesopmerkingen:Voorafgaand aan onze inhoudelijke reactie wensen wij onze teleurstelling uit te spreken over de gang van zaken. Niet alleen vindt de consultatieronde, in tegenstelling tot eerdere berichten, plaats in de zomerperiode. Hierdoor kunnen wij helaas niet aanwezig

zijn bij de inloopbijeenkomst van maandag 13 juni a.s., derhalve zien wij ons genoodzaakt reeds nu inhoudelijk te reageren. Ook hebben wij bij het doornemen van de stukken met verbazing kennis genomen van het feit dat het beslismoment met enkele maanden vervroegd is naar oktober 2016. De berichtgeving hierover is steeds weer anders, hetgeen van weinig zorgvuldigheid getuigt.

Antwoord
Er is gecommuniceerd dat de consultatie zou worden gehouden in het voorjaar van 2016. Een groot deel van de consultatie valt met de periode van 2 tot en met 29 juni in het voorjaar. Bij het plannen van de consultatie is rekening gehouden met de schoolvakanties. De zomervakantieperiode in Nederland ligt tussen 1 juli en 1 september. De consultatieperiode wordt gehouden van 2 tot en met 29 juni valt daarmee niet in de zomervakantie. Wij vinden het spijtig om te horen dat u niet bij de inloopbijeenkomst kunt zijn. Tot op heden is gesproken over besluitvorming in het najaar. Het besluitvormingsproces start in oktober en loopt door tot december 2016.

Inspreker 57 Reactie 85
Informeren bewoners/belanghebbenden:In uw stukken wordt gerept over drie participatierondes met direct omwonenden en belanghebbenden. Opmerkelijk genoeg zijn wij voor de eerste bijeenkomst niet eens uitgenodigd.
Dit terwijl wij nagenoeg rechtstreeks aan de spoordijk wonen en direct zicht op de spoordijk hebben. De tweede en derde bijeenkomst verliepen ons inziens weinig gestructureerd, waarbij de antwoorden op een vraag eerder leidde tot meer vragen dan tot een volledig en duidelijk antwoord. Hierdoor hebben wij het gevoel dat weinig voorbereiding vooraf gegaan is aan deze bijeenkomsten. De verstrekte informatie op deze avonden was ons inziens tevens onvolledig, omdat ook bij de laatste bijeenkomst vaak werd aangegeven dat die informatie nog niet beschikbaar was of nog niet zou mogen worden gedeeld. Een voorbeeld hiervan is het feit dat er tijdens de bijeenkomsten weliswaar waarden m.b.t. geluid / trillingen vermeld zijn, echter zonder nadere onderbouwing. Dit in tegenstelling tot hetgeen in het rapport ‘Planstudie; werkboek inpassingsontwerp v2.0 19 mei 2016’ op pagina 2 onder het kopje participatie en consultatie.

Antwoord
Het spijt ons dat de participatieavonden die door het project zijn georganiseerd niet voldoen aan uw verwachtingen. De eerste bijeenkomst hebben wij georganiseerd voor bewoners die direct aan het beoogde tracé wonen, bewoners in de buurt van het tracé hebben wij uitgenodigd voor de eerste inloopbijeenkomst in juni 2015. Tijdens de tweede en derde gespreksronde van Buitendijks zijn ook niet direct aanwonenden aangeschoven. Tijdens de laatste ronde bijeenkomsten zijn de voorlopige resultaten van het geluidsonderzoek mondeling gedeeld, onder vermelding van het feit dat zij nog niet definitief waren op dat moment. Op verzoek van bewoners tijdens deze avonden hebben wij echter de geluids-en trillingsonderzoeken twee weken eerder dan de start van de consultatie gepubliceerd op de website.
U refereert terecht aan het feit dat nog niet alle onderzoeksresultaten bekend waren. Dat is evident in de onderzoeksfase waarin wij zitten; sterker nog, in dit project hebben wij mede op verzoek van bewoners uitgebreidere onderzoeken gedaan dan doorgaans gebruikelijk is. Ondanks dat de onderzoeken nog niet allemaal afgerond waren hechtten wij er groot belang aan om de bewoners en vooral de direct omwonenden zo veel mogelijk mee te nemen in de informatievoorziening. Een alternatief was geweest de omwonenden pas te betrekken en informeren wanneer alles is uitgezocht, maar daar hebben wij bewust niet voor gekozen.

Inspreker 57 Reactie 86
Nut en noodzaak aanleg tramlijn: Argumenten voor de aanleg van de tramlijn zoals; “meer verkeer op de weg in de zuidelijke corridor”, “aantallen reizigers (met tram)” en “groei aantal woningen” lijken gebaseerd op aannames en zijn ons inzien niet dan wel onvoldoende onderzocht en onderbouwd. Voor het gemak lijkt te worden voorbijgegaan aan het feit dat veel busreizigers in de huidige situatie verschillende opties (lees: diverse buslijnen) hebben om op hun bestemming te komen. Voor alle bestemming die niet langs de tramlijn liggen, maar waar in de huidige situatie wel een bus stopt, dient de reiziger in de eventueel toekomstige situatie over te stappen of ver(der) te reizen naar een opstaphalte. Voorts lijkt het er op dat de beslissende partijen al veel verder zijn in het proces / hun besluitvorming dan men ons wil doen geloven gezien het feit dat in alle stukken met name de positieve aspecten worden belicht. Tevens is er ons inziens te weinig

onderzoek gedaan naar informatie die specifiek voor Uithoornaars belangrijk is, zoals onder meer doch niet uitsluitend de mogelijke toename van criminaliteit.

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.

In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.

Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Voor hoogwaardig openbaar vervoer is een maximale afstand van 800 meter algemeen aanvaard. Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Daarnaast wordt ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Er zijn geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit stijgt bij een verbetering van het OV. Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en 'schoon&heel'. Daarnaast is er camerabewaking in de voertuigen en besteedt de vervoerder (verplicht) veel aandacht aan de sociale veiligheid.

Inspreker 57 Reactie 87
Mogelijk tracé Uithoornlijn: Veiligheid
Zoals bovenstaand genoemd is een neveneffect van het mogelijk doortrekken van de tramlijn tot in Uithoorn, namelijk de mogelijke toename van criminaliteit, niet goed onderzocht.

Antwoord
Er zijn geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit stijgt wanneer een verbeterde OV-verbinding wordt aangelegd.Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en 'schoon&heel'. Voor het Programma van Eisen (PvE) voor de Concessie Amstelland-Meerlanden is een risicoanalyse sociale veiligheid in het openbaar vervoer uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het niveau van sociale veiligheid in het huidige openbaar vervoer in Amstelveen gelijk is aan Uithoorn. Uit deze risicoanalyse blijkt ook het aantal meldingen van incidenten gelinkt aan het OV weliswaar hoger is in Amstelveen, maar dat dit hogere aantal meldingen in verhouding staat tot het grotere aantal reizigers in

Amstelveen ten opzichte van Uithoorn. Deze risicoanalyse is opgenomen als bijlage bij het genoemde PvE. Daarnaast is er camerabewaking in de voertuigen en besteedt de vervoerder (verplicht) veel aandacht aan de sociale veiligheid.

Inspreker 57 Reactie 88

Daarnaast maken wij ons grote zorgen over de verkeerssituaties welke kunnen ontstaan bij een keuze voor het spoordijktracé. In het rapport '3. Tracékeuze Uithoornlijn' wordt op pagina 5 onder '2.2 Inpassing en aanlegkosten Spoordijktracé' aandacht gevestigd op de schoolgaande route via Aan de Zoom (tevens route naar diverse sportaccommodaties). In het rapport staat "Alle oversteken zijn overzichtelijk en beschikken over voldoende ruimte om een goede oversteekvoorziening te kunnen realiseren". Zeker wanneer de optie van een halte "Aan de Zoom" gerealiseerd zal worden is er ons inziens onvoldoende ruimte voor een veilige en overzichtelijke inpassing van het geheel. Er is hier te weinig ruimte, zeker voor de grote hoeveelheden fietsers (met name jonge kinderen) die op dit punt moeten passeren. Daarbij is bovendien geen rekening gehouden met het feit dat – als de tram daadwerkelijk op dit tracé zo vaak zou gaan rijden als gepland – er hier grote opstoppingen zullen gaan ontstaan.

Antwoord

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een 'gewone' lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. Overigens worden de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld. In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 57 Reactie 89

Vergelijking tracés
Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat bij de vergelijking van de verschillende tracés niet op alle punten een objectieve vergelijking heeft plaatsgevonden. Zo wordt bij het Zijdelwegtracé melding gemaakt van een verdwijnende groenzone en aarden wal terwijl het verdwijnen van groen bij het Spoordijktracé niet genoemd wordt. Wat bij het ene tracé kennelijk als minpunt gezien wordt, lijkt bij het andere tracé geen rol te spelen.

Antwoord

In de tracéstudie is onder meer gekeken naar inpassingsmogelijkheden: wat is er voor nodig om een trambaan in te passen en wat betekent dat voor de uiteindelijke ruimtelijke kwaliteit. Over de Zijdelweg rijdt veel verkeer wat een inpassing van een trambaan in zijligging complex en duur maakt terwijl de kwaliteit van het OV lager is. Dat komt door het grote aantal kruisingen van trambaan en weg op de Zijdelweg. Een trambaan met kruisingen heeft ook vertragende gevolgen voor het overige verkeer. Het groen langs de Zijdelweg heeft een andere functie dan het groen op de spoordijk. Die is weliswaar op dit moment groen ingevuld, maar er is al lang sprake van dat er een openbaar vervoer verbinding komt. De spoordijk heeft dan ook niet de bestemming groen. Het thema groen is overigens niet van doorslaggevende waarde geweest voor de tracékeuze.

Inspreker 57 Reactie 90

Eindhalte N201 / McDonaldsIn het rapport '3. Tracékeuze Uithoornlijn' wordt ons inziens onvoldoende aandacht besteed aan de in de participatierondes gesuggereerde optie; eindhalte N201 / McDonalds. Graag zouden wij ook deze opties serieus onderzocht zien met argumenten voor en tegen de haalbaarheid van deze optie.

Antwoord

Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé bij die variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing.
Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaan maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling "Meer OV voor minder geld" wordt hiermee niet gehaald. Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert.

Inspreker 57 Reactie 91

Eventuele haltes Uithoornlijn:Over de veiligheid en inpasbaarheid van een halte bij "Aan de Zoom" hebben wij reeds onze bedenkingen uitgesproken. In het rapport 'Planstudie; werkboek inpassingsontwerp v2.0 19 mei 2016' op pagina 25 zijn de in eerdere stukken genoemde 19 parkeerplaatsen niet ingetekend. Buiten het feit dat wij van mening zijn dat 19 parkeerplaatsen veel te weinig zou zijn gezien de reeds bestaande parkeerproblematiek in de wijk Buitendijks, zou de eventuele halte "Aan de Zoom" infrastructureel gezien een probleem opleveren. Deze halte is namelijk de via de weg meest gunstige / snelst bereikbare halte voor reizigers vanaf De Kwakel, Kudelstaart en Aalsmeer wat ons inziens zal resulteren in de toestroom van extra auto's. Hier is ons inziens geen of te weinig rekening mee gehouden.

Antwoord

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen.Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen
De door u ervaren parkeerproblematiek van de wijk Buitendijks staat los van dit project.

Inspreker 57 Reactie 92

Ontsluiting van de wijk Buitendijks:Aansluitend op bovenstaande punt m.b.t. de eventuele halte "Aan de Zoom" staat in het rapport 'Planstudie;

werkboek inpassingsontwerp v2.0 19 mei 2016' op pagina 25 ook een optie voor een alternatieve ontsluiting van Buitendijks. Deze optie vinden wij een bijzonder slechte optie omdat dit er voor zou zorgen dat de verbinding met het dorp Uithoorn op deze wijze voor de autogebruikers van Buitendijks compleet komt te vervallen. De ontsluiting gaat plaatsvinden naar de buitenzijde van het dorp in plaats van in de richting van alle voorzieningen in het dorp. Tevens zou de ontsluiting in dit geval niet leiden naar de uitvalsroute met goede aansluiting op de N201 via de Zijdelweg, maar zou er ontsloten worden in de richting van de N196, wat bijzonder vreemd is aangezien de gemeente juist recentelijk besloten heeft om het verkeersontmoedigingsbeleid op de N196 voort te zetten en deze weg zelfs ter hoogte van de Amstel te gaan onderbreken. Het lijkt ons dan ook bijzonder tegenstrijdig aan het verkeersbeleid om verkeer middels een mogelijke gewijzigde ontsluiting juist naar deze N196 te leiden.

Antwoord
Het aanpassen van de ontsluiting van de wijk Buitendijks is niet noodzakelijk voor de aanleg van de Uithoornlijn. Het zou vanuit inrichting wel de voorkeur hebben, maar is vanwege het geringe aantal verkeersbewegingen niet noodzakelijk.
Enkele bewoners hebben tijdens de participatiebijeenkomsten laten weten de wijk liever via de Faunalaan ontsloten te zien. Het is goed om te weten dat er ook bewoners van de wijk zijn, die dat niet wensen.
In de planuitwerkingsfase zal in overleg met de bewoners van de wijk een definitieve keuze worden gemaakt.

Inspreker 57 Reactie 93
Geluidshinder:Tijdens de derde participatieronde is er letterlijk aangegeven dat "De nieuwe tram v.w.b. geluidshinder vergeleken wordt met de huidige dieselbussen welke over de busbaan rijden". Deze vergelijking gaat ons inziens volledig mank aangezien er hiermee appels met peren vergeleken worden. Als omwonenden merken wij al dat het nieuwe type bus, dat steeds vaker gebruikt wordt, een stuk stiller is dan de oude dieselbussen. Tevens wordt er bij deze vergelijking geen rekening gehouden met de afschrijving/vervanging van het huidige materieel van de (bus-) vervoerder en bijbehorende technologische ontwikkelingen op het gebied van o.a. geluidsreductie.

Antwoord
In de tweede ronde van participatieavonden zijn veel zorgen geuit over het thema geluid. Tevens gaven veel bewoners te kennen dat zij van mening waren dat een bus minder geluid produceert dan een tram. In de derde bijeenkomst hebben wij daarom een tram vergeleken met de bussen die we nu kennen. Puur om een indicatie te geven waar het om gaat bij een tram, omdat veel mensen nog het beeld hebben van tram 51 of 5, die echt aanzienlijk meer geluid maken dan de nieuwe trams.
Bij de vergelijking bleek dat een tram minder geluid maakt dan een bus en dat de ondergrond van een trambaan ook veel kan bijdragen aan geluidsreductie. Een grasbaan of ballastbed is geluidsreducerend. Projectorganisatie Uithoornlijn heeft in het inpassingsontwerp gekozen om in de bocht tot aan de Randweg een van beide typen ondergrond op te nemen. Daarnaast is een gedetailleerd geluidonderzoek gedaan, om te beoordelen of vanuit wettelijk kader maatregelen nodig zijn. Dat blijkt bij Buitendijks niet het geval.Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de bovenwettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Inspreker 57 Reactie 94
Daarnaast hebben wij met verbazing kennis genomen van de in het rapport 'Planstudie; geluidsonderzoek Uithoorn v4.0 28 april 2016 – bijlage 2' genoteerde geluidsbelastingen in dB. Hierbij lijkt bijvoorbeeld Buitendijks woning nr. 23 (achterzijde aan het Spoordijktracé) mogelijk te maken te krijgen met 37dB terwijl de verder liggende woningen zoals Buitendijks 34 en 32 volgens deze tekening aan de voorzijde (Spoordijktracézijde) te maken krijgen met 42dB. Tevens kunnen wij ons niet voorstellen dat woningen zoals Buitendijks 1 en Buitendijks 17, welke nota bene in de bocht op zeer korte afstand van het eventuele Spoordijktracé liggen, te maken zullen krijgen met respectievelijk 'slechts' 43dB en 41dB. Deze opmerkelijke punten bieden ons weinig vertrouwen dat het onderzoek grondig en zorgvuldig gedaan is. Mocht de Uithoornlijn er toch ooit komen dan zullen er wat ons betreft in ieder geval 3 meter hoge geluids- en zichtwerende schermen omheen moeten komen te staan in een uitvoeringen met veel groen / begroeiing.
Conclusie:Wat ons betreft zou de enige juiste conclusie gezien bovenstaande punten

zijn dat de eventuele aanleg van de Uithoornlijn geen goed idee is en meer nadelen dan voordelen heeft voor Uithoorn en haar bewoners.

Antwoord
Het geluidsonderzoek is volgens de normen en eisen uitgevoerd. De uitgangspunten en de resultaten zijn correct. U geeft aan dat u de voorkeur heeft voor 3 meter hoge geluidsschermen als de tram er komt. Zoals uit het geluidsonderzoek blijkt, is daar wettelijk op uw deel van het tracé, geen noodzaak toe. Er is geen sprake van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Inspreker 58 Reactie 95
De tram is een goed idea, maar niet over het spoordijk. Het zal te veel impact hebben Voor de natuur en de mensen in De legemeer. Gedacht aan de fijnstof,geluidssoverlast, er is Al genoeg Met de vliegtuigen.
AUB nog een keer kijken of de Zijdelweg niet een beter optie is.

Antwoord
Tijdens de tracéstudie is goed gekeken naar de inpassing van een trambaan bij drie verschillende tracés in Uithoorn. De Zijdelweg viel af vanwege de extra complexiteit die ontstond bij het inpassen van een trambaan. Bij de oude spoordijk is een trambaan goed in te passen en bij de kruispunten is het aanbod van verkeer relatief laag. Bij de Zijdelweg moet meer geld uitgetrokken worden om een inpassing mogelijk te maken en ontstaat bij kruispunten zoals bij In het Rond een veel complexere verkeerssituatie dan bij Randweg of Aan de Zoom. Daardoor kost de inpassing van een tram op de Zijdelweg meer en levert het minder op aan kwaliteit voor OV en overig verkeer.
Uit de tracéstudie bleek dat de verschillen tussen de tracés dermate waren dat overduidelijk voor tracé Spoordijk gekozen kon worden. Een herziening van de tracéstudie zou weliswaar meer informatie opleveren over de verschillen van de tracés maar tegelijkertijd de keuze voor de oude spoordijk nog duidelijker onderstrepen. Om die reden acht projectorganisatie Uithoornlijn het niet nodig om nog een keer een bureau te vragen de tracéstudie te herzien.
Wij realiseren ons dat er geluid wordt toegevoegd aan de omgeving, maar dat zou bij een ander trace, weliswaar voor andere woningen, ook het geval zijn.
Er zal in Uithoorn geen verhoging van de fijnstofniveaus optreden als gevolg van de aanleg en exploitatie van de Uithoornlijn. Eerder een daling omdat meer reizigers voor hun woon-werkverkeer de auto laten staan en de tram pakken en een deel van de huidige bussen wordt vervangen door de tram. De elektrische motoren van trams stoten geen fijnstof uit in tegenstelling tot brandstofmotoren van auto's en bussen.

Inspreker 59 Reactie 96
Wij zijn tegen de komst van de Uithoornlijn. Hij ligt te dicht bij de huizen en de overgangen zijn nadelig voor de schoolgaande kinderen.

Antwoord
Sommige woning liggen inderdaad dicht aan het tracé. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Wij zijn echter ook bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs het tracé.
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is

doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. De maatregel 'overwegbomen' heeft ook altijd lichten. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 60 **Reactie 97**
Wilde hierbij even aangeven dat ik bij de grote groep (misschien wat stille) inwoners behoor die het een super mooi plan vinden en hopen dat het snel werkelijkheid kan worden.
1. Milieu = electrisch
2. Snel en frequent
3. Stukje nostalgie om het oude traject en station weer in ere te herstellen.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw steun aan de voorkeursvariant voor de Uithoornlijn.

Inspreker 60 **Reactie 98**
Wel moet er een goede oplossing (eventueel met significante investeringen) komen voor
1. Geluidsoverlast
2. Zie 1.

Antwoord
Langs het voorkeurstracé is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd. Per woning is uitgerekend hoeveel geluid er gemiddeld op de gevel komt als een tram over dit tracé gaat rijden. Op basis van dit onderzoek is duidelijk waar wettelijk vereiste maatregelen in de vorm van geluidsschermen moeten worden genomen om onder de voorkeursgrenswaarde te blijven. Dit is het geval op een aantal locaties waar sprake is van een combinatie bus en tram op de huidige busbaan. Deze geluidsschermen zijn opgenomen in het inpassingsontwerp en maken onderdeel uit van de huidige kostenraming.
Daarnaast is in kaart gebracht welke extra maatregelen, zoals (geluidwerende) zichtschermen, mogelijk zijn voor het tracé van de oude spoordijk (tussen Randweg en huidige busbaan). Hierbij spelen bijvoorbeeld ook veiligheid, inpassing, zicht en privacy. Op basis van de gesprekken met omwonenden en de consultatieronde wordt in de reactienota op p. 12 een voorstel gedaan voor de bovenwettelijke maatregelen op dit deel van het voorkeurstracé.

Inspreker 61 **Reactie 99**
Wij zijn vóór het doortrekken van de lijn 51 naar Uithoorn.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 62 **Reactie 100**
Absoluut TEGENSTANDER van de Uithoornlijn; één aanrijding of defecte tram op de lijn legt het hele openbaar vervoer naar- en van Uithoorn plat.

Antwoord
Bij verstoringen is het mogelijk via overloopwissels een deel van de dienstregeling in stand te houden. Bij geplande werkzaamheden of langdurige verstoringen worden, net als nu, bussen ingezet.

Inspreker 62 Reactie 101
Veel te dure optie, eventueel elektrische bussen zijn een veel goedkopere oplossing .

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet op dit moment. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Er komt steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. Dit netwerk wordt daarmee steeds duurder terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio loopt terug vanwege bezuinigingen. In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
Doortrekking van de tram blijkt een efficiente en goede oplossing te zijn om goed betrouwbaar openbaar vervoer in stand te houden, dat minder exploitatiekosten met zich meebrengt. Bovendien sluit de tram goed aan op de keuze in de lijnennetvisie voor een systeem van hoogfrequente hoogwaardige lijnen met knooppunten. Op die manier kunnen veel bestemmingen, ondanks soms een extra overstap, snel bereikt blijven worden. Het busssysteem, is -of dit nu elektrische bussen zijn of dieselbussen- veel duurder. Dat is een belangrijke reden voor de keuze van voor de tram.

Inspreker 62 Reactie 102
Afstanden naar de haltes zijn voor veel inwoners veel te groot.

Antwoord
Er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, verbindt met de tram. Ook De Kwakel behoudt een verbinding met het busstation en de tram. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar en kan ook tussen wijken binnen Uithoorn worden gereisd.

Inspreker 62 Reactie 103
Kijk naar Amstelveen en de introductie van lijn 5/51; enorme toename criminaliteit in de directe omgeving van de tramlijn.

Antwoord
De gemeente Amstelveen heeft geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit is gestegen in de directe omgeving van de Amstelveenlijn.

Inspreker 63 Reactie 104
Op dit moment hebben wij een super ov netwerk in de gemeente Uithoorn. Zeer fijnmazig, iedereen hoeft maximaal 300meter te lopen of bevindt zich bij een OV-halte.
Dit is fijn, met het oog op de toekomst, zeker omdat mensen steeds langer op zichzelf blijven wonen en op deze manier nog zelfstandig ergens heen kunnen.
Hebt u bijvoorbeeld weleens gezien hoeveel mensen er bij de halte Europarei, richting Amstelplein/Wilnis/Mijdrecht staan te wachten? Zeker op woensdag zijn er mensen die op deze manier naar de wekelijkse markt in Het Oude Dorp van Uithoorn gaan, super toch!
Verder is het vanaf Uithoorn op dit moment zeer eenvoudig bij een ziekenhuis te komen, zowel Ziekenhuis Amstelland (met de 146) en de VU (met de 170 en/of de 142/174) zijn meer dan goed te bereiken. Perfect voor ouderen, mensen met jonge kinderen die geen auto hebben.
Een tramhalte die op minimaal 800 meter afstand komt is voor de bovenstaande doelgroep niet interessant, dit is namelijk ondoenlijk bijna. En dan, moet men naar Station Zuid, en vanaf daar terug richting de VU en/of Amstelland? Dat is toch geen doen. Daar zal men dan, indien men dit kan bekostigen een taxi voor nemen. Of men moet de gemeente om geld vragen voor een taxi, dus kost het de gemeenschap veel geld.
Verder zijn het Leidseplein, het uitgaansgebied van Amsterdam, op dit moment zeer goed bereikbaar, fijn voor de jeugd die hun eerste stappen in het uitgaansleven zet.
Ouders weten dat hun kind veilig met de nachtbus thuis kan komen omdat deze nu eenmaal vanaf het Leidseplein naar Uithoorn rijdt.

Al met al, behalve nog de hoge kosten die met de aanleg van een eventuele tram gemoeid zijn, is het aanleggen van een tram geen goede set!

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer is inderdaad van hoge kwaliteit door de fijnmazigheid. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn.
De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
Met de tram is via een overstap op Sacharovlaan opde huidige bus 172 uit Aalsmeer het VU-ziekenhuis goed te bereiken. Een ander alternatief is op station Zuid overstappen op een tram in de richting van VU. Voor het Amstelland Ziekenhuis ligt de halte Ouderkerkerlaan van de tram op loopafstand, en kan eventueel daar ook worden overgetspat op een bus die dichterbij komt.
Het nachtbusnetwerk staat helemaal los van de Uithoornlijn en wordt vastgelegd in de concessie.

Inspreker 63 Reactie 105
Fijn ook dat er een chauffeur op de bus zit die via zijn spiegel kan zien wat er gebeurt in de bus. In een tram, met een chauffeur voorin achter een deur, is dat totaal anders. Nee dit wekt zelfs dingen in de hand.

Antwoord
De tram krijgt, net als de bus, een bestuurder die vanuit de tram zichtbaar is. Daarnaast is er camerabewaking in de voertuigen en besteedt de vervoerder veel aandacht aan de sociale veiligheid.

Inspreker 64 Reactie 106
Hierbij wil ik uw mededelen dat ik een ik een groot voorstander ben om de tram door te trekken naar Uithoorn,want wie wil er nu geen snelle verbinding richting Amsterdam,geluidsoverlast lijkt mij niet zo,n probleem ben nl werkzaam bij het huidige eindpunt en hoor de tram bijna niet als de ramen en deuren gesloten zijn,en dat mijn werkplek er bijna naast ligt,verder vind ik het voornemen dat Uithoorn 3 stations krijgt ook zeer goed,zo word het voor een ieder makkelijk te bereiken.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 65 Reactie 107
Ik ben tegen de Uithoornlijn door de Legmeer heen omdat:

… er 4x per dag kinderen en ouders de tramlijn moeten oversteken over een onveilige overgang. De kinderen zitten op de brede school en komen uit heel Uithoorn. Een deel van die kinderen fiets alleen en iedereen weet dat kinderen zich lang niet altijd aan de verkeersregels houden of goed opletten bij het oversteken van een drukke weg. Iedere automobilist houdt hier al rekening mee, Een aantal mensen
zullen vast en zeker zeggen dat hun ouders ze dan niet goed opvoeden, maar dat is niet waar. Het zijn kinderen en ze blijven onoplettend!Dit is vragen om ongelukken en ambulances!
… er zal meer ingebroken worden in de Legmeer door inbrekers die vervolgens spoorloos verdwijnen naar Amsterdam. In Amstelveen in de Westwijk is dat al bewezen.De eerste reden van de kinderen die over moeten steken vind ik het ALLERBELANGRIJKSTE. De besluitvormende partijen denken alleen aan geld en niet aan veiligheid!

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een ‘gewone’ lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. Overigens worden de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma’s om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

De gemeente Amstelveen beschikt niet over gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit is gestegen in de directe omgeving van de Amstelveenlijn

Inspreker 65 Reactie 108
… de wijk de Legmeer overspoeld zal worden met auto’s bij de tramhalte die vlak langs de huizen loopt. De bewoners zijn hun parkeerplekken kwijt en hun privacy. Daardoor verwacht ik een waardedaling van de woning vlak aan de spoorlijn. Sommige huizen staan er nog geen jaar!

Antwoord
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto’s en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat met de fiets of auto naar een halte zal komen en naar aantal parkeerders uit andere woonplaatsen. In de volgende projectfase zal dit verder worden uitgewerkt voor parkeerplaatsen voor gemotoriseerd verkeer. Bij elke halte zijn de fietsparkeervoorzieningen uitgewerkt.
Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 65 Reactie 109
… er nu al best veel vliegtuiglawaai is boven de Legmeer-West en dat zal in de toekomst alleen maar erger worden omdat Schiphol zijn uitbreidingsplannen er gewoon doorheen drukt! Daar bovenop komt het geluid van een piepende tram tot ’s avonds laat. Alle geluidsoverlast stapelt alleen maar op en het leef comfort van de bewoners in de Legmeer wordt er niet beter op.

Antwoord
Projectorganisatie Uithoornlijn is zich er ter dege bewust van het feit dat Uithoorn dicht bij Schiphol ligt. Om die reden is in deze projectfase al gedetailleerd een geluidsberekening uitgevoerd. Op grote delen van het tracé blijft de Uithoornlijn binnen het wettelijk kader van geluid. Waar dat niet het geval is worden de noodzakelijke maatregelen getroffen om aan de normen te voldoen. Daarnaast worden op delen van het tracé aanvullende maatregelen getroffen om de effecten voor de omwonenden te beperken. Op pagina 12 van de reactienota kunt u lezen welke maatregel voor dit deel van het tracé wordt voorgesteld.

Inspreker 65 Reactie 110
… er daarnaast veel buslijnen verdwijnen en de bewoners van Uithoorn niet meer rechtstreeks naar de VU kunnen reizen. De VU is best wel een belangrijk ziekenhuis voor de medemens met klachten die door specialisten behandeld moeten worden.

Antwoord
Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.Het VU-ziekenhuis is met de tram en overstap op Sacharovlaan op de huidige bus 172 uit Aalsmeer goed te bereiken. Een alternatief is op station Zuid overstappen op een tram in de richting van het VU-ziekenhuis.

Inspreker 66 Reactie 111
Ik ben tegen het alternatief van de spoorlijnvariant, waarbij de uithoornlijn over het trace van de oude spoordijk rijdt in Uithoorn dwars door de Legmeer. Dit heeft te maken met
1 Geluidsoverlast. Het voorziene tracé voor de Uithoornlijn loopt dwars door woonwijk de Legmeer. Met de voorgenomen frequentie van een tram per 6 minuten in de spits, gaat dit voor veel geluidsoverlast zorgen. Elk uur trekken er dan 24 trams voorbij. Het geluid van de tram zelf, maar ook het belletje bij het sluiten van de deuren, het signaal bij de spoorwegovergang etc. zorgen voor veel geluidsoverlast bij omwonenden. En dit van 6 uur ’s morgens tot even na middernacht. Elke dag weer. Daarnaast zal de bocht bij Buitendijks voor veel geluidsoverlast zorgen.

Antwoord
Langs het voorkeurstracé is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd. Per woning is uitgerekend hoeveel geluid er gemiddeld op de gevel komt als een tram over dit tracé gaat rijden. Op basis van dit onderzoek is duidelijk waar wettelijk vereiste maatregelen in de vorm van geluidsschermen moeten worden genomen om onder de voorkeursgrenswaarde te blijven. Dit is het geval op een aantal locaties waar sprake is van een combinatie bus en tram op de huidige busbaan. Deze geluidsschermen zijn opgenomen in het inpassingsontwerp en maken onderdeel uit van de huidige kostenraming.
Daarnaast is in kaart gebracht welke extra maatregelen, zoals (geluidwerende) zichtschermen, mogelijk zijn voor het tracé van de oude spoordijk (tussen Randweg en huidige busbaan). Hierbij spelen bijvoorbeeld ook veiligheid, inpassing, zicht en privacy. Op basis van de gesprekken met omwonenden en de consultatieronde wordt in de reactienota een voorstel gedaan voor de bovenwettelijke maatregelen op dit deel van het voorkeurstracé. Op pagina 12 van de reactienota kunt u lezen welke maatregel voor dit deel van het tracé wordt voorgesteld.

Inspreker 66 Reactie 112
2 Parkeeroverlast. De laatste halte voordat het trace naar amstelveen gaat ligt midden in de woonwijk. Alle mensen die de metro zullen gebruiken, ook vanuit de regio, gaan hun auto ook rondom de halte plaatsen. Hier is de parkeergelegenheid in de wijken niet op berekend. Het is nu vaak al erg vol namelijk.

Antwoord
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen.Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Inspreker 66 Reactie 113
3 Veiligheid. De spoorboom overgangen van oude naar nieuwe Legmeer zijn levensgevaarlijk. Zeker met alle kinderen die daar dagelijks meerdere keren oversteken. Het is kritiek ivm scholen en sportvelden. In Amstelveen zijn ze hiervan teruggekomen en worden alle kruisingen juist ongelijkvloers aangeleged. Dat in Uithoorn dan alsnog wordt gekozen voor een onveilige variant is onbegrijpelijk.

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een 'gewone' lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. Overigens worden de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 66 Reactie 114
4. Potentiële gebruikers. De haltes waar ze nu voorzien zijn, liggen in een omgeving waar juist weinig personen wonen die gebruik zullen maken van de uithoornlijn. Het gaat veelal om koopwoningen in het duurdere segment waarvan de bewoners zich veelal verplaatsen met eigen vervoer. De inwoners van Uithoorn die wel gebruik zullen maken van de tramlijn, worden juist via dit tracé niet bereikt. De haltes liggen te ver weg van de woningen van de potentiële gebruikers (bijvoorbeeld de bewoners van de Europrei flats en de ouderen in de omgeving van Zijdelwaard).

Antwoord
Het tracé is zo gekozen dat het zoveel mogelijk adressen binnen korte loopafstand van de halte liggen. Het gaat hierbij om gemengde wijken, met zowel koop- als huurwoningen.

Inspreker 66 Reactie 115
Het enige alternatief is de keuze voor een halte bij de nieuwe Mac Donalds / Shell.
Hier is voldoende ruimte voor parkeergelegenheid en het neemt de risico's met betrekking tot veiligheid alsook de geluidsoverlast weg. Er is meerdere malen toegezegd dat deze variant onderzocht zou worden, maar dat is nooit serieus gebeurd.

Antwoord
Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé bij die variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling "Meer OV voor minder geld" wordt hiermee niet gehaald. Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 67 Reactie 116
Ik zie de voordelen van een tramverbinding met Amstelveen / Amsterdam maar als regelmatige gebruiker van lijn 51 zie ik ook de nadelen en wel dat er vrij regelmatig storingen zijn op de lijn. Op dat moment moet de reiziger maar zien hoe hij thuis komt. Vaak staat er ook niets of slecht aangegeven dat er een storing is of dat ze spoedig weer gaan rijden. Alternatief vervoer is afhankelijk waar men staat maar de meeste buslijnen die voorheen voor een goede aansluiting zorgden, zijn opgeheven of verlegd waardoor het gelijk een stuk lastiger is om thuis te komen. En dit is dan het probleem van de reiziger want het OV bedrijf haalt zijn schouders op. De regelmatige frequentie van de storingen op de lijn wordt mede veroorzaakt door het lange traject wat de tram aflegt en dit traject wordt met het doortrekken alleen maar nog langer, waardoor ik me afvraag of het wel een betrouwbaar vervoermiddel zal zijn. Een bus met pech, daar kan de volgende omheen, een tram met pech, dan is de volledige lijn uitgeschakeld.

Antwoord
De regelmatige verstoringen op de huidige lijn 51 is één van de redenen waarom deze lijn wordt omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding. In de komende jaren wordt de Amstelveenlijn omgebouwd én er zullen straks andere trams over rijden. Daarmee wordt de kans op een verstoring fors verlaagd. Bij verstoringen op de Uithoornlijn is het mogelijk via overloopwissels een deel van de dienstregeling in stand te houden. Bij geplande werkzaamheden of langdurige verstoringen worden, net als nu, bussen ingezet.

Inspreker 67 Reactie 117
Tevens heb ik de komst van de 51 in Amstelveen mee gemaakt als daar wonende en kan ik me nog goed herinneren dat met de komst van de tram ook de criminaliteit sterk omhoog ging. Vooral vanuit Amsterdam komende, ze zijn zo weer weg. Bij een bus, zeker op rustige tijdstippen, is er altijd nog een chauffeur die de mensen goed ziet omdat ze langs hem/haar heen binnen komen, bij de tram wordt er niet meer vooraan ingestapt en is de anonimiteit dus ook groter. Toch een stukje sociale controle die weer verdwijnt en daarmee een drempel voor slecht gedrag. Ik ben dus geen voorstander van het doortrekken van de tramlijn naar Uithoorn.

Antwoord
De gemeente Amstelveen beschikt niet over gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit is gestegen in de directe omgeving van de Amstelveenlijn. Sociale veiligheid houdt in dat reizigers zich veilig voelen op de haltes en in de trams. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden.
Daarom wordt hier bij de verdere planuitwerking aandacht aan besteed en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en 'schoon&heel'. Daarnaast is er camerabewaking in de voertuigen en besteedt de exploitant (verplicht) veel aandacht aan de sociale veiligheid in het voertuig en op de haltes.

Inspreker 68 Reactie 118
Wij hebben kennisgenomen van uw voorstel t.a.v. de Uithoornlijn.
Wij hebben sterk de indruk dat wij voor openbaar vervoer naar Amsterdam-Centrum minstens twee keer zullen moeten overstappen. Nu kunnen we nog gebruik maken van meerdere rechtstreekse buslijnen.
Dit verlies aan comfort en efficiënt reizen zou er voor ons toe leiden dat wij in de nieuwe situatie geen gebruik meer zullen maken van het openbaar vervoer richting Amsterdam, maar de reis per auto zullen maken. U zult het met ons eens zijn dat dat niet alleen slecht is voor het milieu, maar ook leidt tot hogere verkeersdruk op de Zijdelweg. Wij zijn daarom apert tegen het opheffen van de buslijnen richting Amstelveen en Amsterdam.

Antwoord
De bestemmingen in Amsterdam centrum zijn allemaal met één overstap te bereiken: hetzij op station Amsterdam Zuid (Noord/Zuidlijn, tram 5, overige bus- tram- en metrolijnen), hetzij via een overstap op Sachahrovlaan (op de hoogfrequente buslijnen naar Amstelveen en Amsterdam centrum). Omdat zowel de tram als de aansluitende bus- en tramlijnen met een zeer hoge frequentie gaan rijden, zal de reis uiteindelijk - ondanks de overstap- in de meeste gevallen sneller en in ieder geval betrouwbaarder zijn.

Inspreker 69 Reactie 119
Hierbij verzoek ik u wegens onderstaande argumenten de Uithoornlijn niet verder aan te leggen dan tot de N201:
Vanwege de veiligheid: zéér veel kinderen moeten dagelijks de lijn passeren naar en van de Brede school en het terrein van Legmeervogels. het is onmogelijk voldoende veiligheidsmaatregelen te nemen om kinderen te beschermen. Kinderen hebben geen norm besef over aangegeven regels. In Amstelveen zijn diverse mensen dood gereden. Daar waren ook veiligheidsmaatregelen.

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een 'gewone' lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld. In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 69 Reactie 120

Vanwege geluidsoverlast: we hebben al zoveel last van het vliegverkeer, waarvoor ook alweer plannen bestaan om dat op te rekken. Daarbij voor velen, zeker de aan wonenden, het lawaai van een tingelende tram en signaal geluid bij de verkeersovergangen. Dat wordt wel erg veel.

Antwoord

Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Inspreker 69 Reactie 121

Vanwege de verstedelijking van ons mooie landelijke dorp.
Vanwege de parkeerdruk in de wijken: in de rapporten wordt steeds gesproken over overstappers, maar een groot aantal reizigers uit de regio (Mijdrecht, Aalsmeer, Hoofddorp) zal met de auto naar de haltes in het dorp komen. Bewoners zullen daar veel last van gaan ondervinden.
Vanwege gezondheidsrisico's: fijnstof van slijtende rail en wielen, elektrische spanning ven bovenleidingen, enz..

Antwoord

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto’s en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum, waarbij de meest extra plekken in het Dorpscentrum zullen worden gerealiseerd.
Voor de autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen
Er zal in Uithoorn geen verhoging van de fijnstofniveaus optreden als gevolg van de aanleg en exploitatie van de Uithoornlijn. Eerder een daling omdat meer reizigers voor hun woon-werkverkeer de auto laten staan en de tram pakken en een deel van de huidige bussen wordt vervangen door de tram. De elektrische motoren van trams stoten geen fijnstof uit in tegenstelling tot brandstofmotoren van auto’s en bussen.
Wel zorgt de slijtage van bovenleiding voor koperslijpsel dat in de lucht komt. Dit koperslijpsel varieert in grootte, waarvan de relatief zwaardere delen dicht bij de trams op de grond terecht komt. Inschattingen geven aan dat van de slijtage van bovenleidingen of stroomafnemers ongeveer 20% in de lucht terecht komt en dus tot het fijn stof (PM10) behoort. Luchtonderzoeken voor treinverkeer gaan ervan uit dat van dit fijnstof weer 25% behoort tot de fractie zeer fijn stof (PM2,5). Dit is dus ongeveer 5% van de totale hoeveelheid slijpsel van de bovenleiding.
Voor heel Uithoorn zal met de komst van de Uithoornlijn de hoeveelheid fijnstof afnemen. Lokaal kan langs de trambaan een kleine verhoging van fijnstof optreden, wat echter minder is dan wanneer er (diesel)bussen zouden gaan rijden over het tracé van de Uithoornlijn.

Inspreker 69 Reactie 122

Vanwege de grote afstanden naar de tramhaltes: een zeer groot gedeelte van de inwoners woont ver bij de haltes vandaan. Hoe gaan ze dat doen, lopen, fietsen, auto? En hoe met de mindervaliden?
Vanwege de ziekenhuizen in de regio die niet door de lijn bediend worden:

Antwoord

Gebleken is dat reizigers bereid zijn voor hoogwaardig openbaar vervoer een grotere afstand naar de halte af te leggen. Dat doen zij vooral per fiets. Daarnaast blijven de buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen/ Amsterdam bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
Het VU-ziekenhuis is met de tram en overstap op Sacharovlaan op de huidige bus 172 uit Aalsmeer goed te bereiken. Een alternatief is op station Zuid overstappen op een tram in de richting van het VU-ziekenhuis.
Voor het Amstelland Ziekenhuis ligt de halte Oudererkerkerlaan van de tram op loopafstand, en kan eventueel daar ook worden overgestapt op een bus die nog dichterbij komt.Voor echt minder validen, zijn andere vervoermogelijkheden beschikbaar om naar het ziekenhuis te reizen.
Overigens is uit een enquete onder de huidige busreizigers uit Uithoorn gebleken dat slechts een zeer beperkt aantal reizigers 'medisch' als reismotief heeft.

Inspreker 70 Reactie 123

Ik vind het van groot belang dat de uithoornlijn gerealiseerd wordt met als (voorlopige) eindhalte het Spoorhuis in Uithoorn. (optie doortrekken naar Mijdrecht ev). Het biedt een snelle, makkelijke en filevrije verbinding met Amsterdam en aansluiting op het spoorwegnet.

Antwoord

Hartelijk dank voor uw steun voor het doortrekken van de Amstelveenlijn van Amsterdam Zuid tot aan de eindhalte in de het dorpscentrum bij het oude Spoorhuis.

Inspreker 71 Reactie 124

N.a.v. de nieuwsbrief rondom de voorkeursvariant voor de Uithoornlijn en de rapportages in the mediawaarin de voorkeur van het college van bestuur van de Gemeente Uithoorn breed uitgemeten staat, willen wij graag reageren.
Ons huis, aan Buitendijks 12X is gelegen op 10 meter afstand van het voorgestelde tracé. Het moge duidelijk zijn dat wij in alle opzichten bezwaar maken tegen de komst van de tramlijn in onze achtertuin. Met name, omdat bij de koop van ons huis, het bestemmingsplan niets meldde over een geplande aanleg van een tramlijn. Hoewel er door de projectorganisatie betoogd wordt, dat er weinig verschillen zijn tussen een busbaan en trambaan, denken wij over duidelijke argumenten te beschikken – die wij ook zullen aanwenden in alle volgende bezwaarprocedures – om aan te kunnen tonen dat de ervaring van wonen naast een trambaan, een heel andere zal zijn dan naast een busbaan.Met dit schrijven willen wij reageren op de nieuwsbrief van de projectorganisatie t.a.v. de voorkeurs variant + de gepubliceerde rapporten. De hieronder beschreven argumenten gelden t.a.v. dit plan en hieruit kan niet geconcludeerd worden dat wij akkoord zullen gaan met het plan mochten aan deze voorwaarden voldaan worden.1. Geluidsrapport + geluidsschermenDe validiteit en accuraatheid van dit rapport wordt door ons zeer in twijfel getrokken. Het is eenzijdig gerapporteerd door een niet-onafhankelijke partij. Het rapport stelt dat geluidsschermen bij Buitendijks niet nodig zijn i.v.m. de ‘lage’ snelheid van 30 km p/u in de bocht, maar juist in de bocht maken trams extra geluid. Wij pleiten juist voor geluidsschermen, die hoog genoeg zijn én van natuurlijk materiaal voorzien zodat de tram ons het groene uitzicht dat wij nu hebben, niet ontneemt.

Antwoord
Tijdens de participatieavonden zijn veel zorgen geuit over het thema geluid. Tevens gaven veel omwonenden te kennen dat zij van mening waren dat een bus minder geluid produceert dan een tram. Ten tijde van de verkoop van de woningen aan Buitendijks was bekend dat over het oude tracé van de Haarlemmermeerlijn, ook wel oude spoordijk genoemd, een OV-verbinding zou kunnen komen in de vorm van een hoogwaardige busverbinding die frequent rijdt. Met o.a. die kennis zijn geïnteresseerde kopers wel of niet overgegaan tot koop.
Projectorganisatie Uithoornlijn heeft vanwege de geuite zorgen over geluid twee onderwerpen uitgezocht:

1. wat is het verschil aan geluid tussen een standaard bus en een Uithoornlijn tram
2. wat is de gemiddelde geluidsbelasting van de Uithoornlijn en moeten er eventueel geluidsreducerende maatregelen worden getroffen.

Beide onderwerpen zijn tijdens de 3de participatieavonden besproken.
Bij de vergelijking (1) bleek dat een tram minder geluid maakt dan een bus én dat de ondergrond van een trambaan ook veel kan bijdragen aan geluidsreductie. Een grasbaan of ballastbed is geluidsreducerend. Projectorganisatie Uithoornlijn heeft er in het inpassingsontwerp voor gekozen om over het tracé in de bocht bij Buitendijks tot aan de Randweg één van genoemde typen ondergrond op te nemen.
Er is een, voor deze planstudiefase zeer gedetailleerde, geluidsberekening (2) opgesteld. Dankzij dit geluidsonderzoek kon projectorganisatie Uithoornlijn geluidsreducerende maatregelen langs het tracé opnemen daar waar de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. Dit zorgt voor een nauwkeuriger inpassingsontwerp en meer betrouwbaarheid in de kostenraming. Bij Buitendijks liggen de geluidswaarden ver onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. In zijn algemeenheid geldt dat voor een stijging van 3 dB is een verdubbeling van de hoeveelheid geluid nodig is. Voor Buitendijks moet het geluid vier keer hoger zijn om op of rond de voorkeursgrenswaarde te komen Op grote delen van het tracé blijft de Uithoornlijn binnen het wettelijk kader van geluid. Waar het geluid boven de voorkerusgrenswaarde zou komen, worden de noodzakelijke maatregelen getroffen om aan de normen te voldoen. Daarnaast worden op delen van het tracé aanvullende maatregelen getroffen om de effecten voor de omwonenden te beperken: bovenwettelijke maatregelen. Op basis van de gesprekken met omwonenden en de consultatieronde wordt in de reactienota een voorstel gedaan voor de bovenwettelijke maatregelen. Op pagina 12 van de reactienota kunt u lezen welke maatregel voor dit deel van het tracé wordt voorgesteld.

Inspreker 71 Reactie 125
2. Voorstel kruispunt aan de zoom
Het rapport stelt dat hier een minimaal bewaakte overgang gemaakt zou kunnen worden, als argument wordt gegeven dat er geturfd is hoeveel verkeer (fiets, wandelaars, auto's) er op de piek momenten langs komt. Wij durven te stellen dat dit niet correct gedaan is, omdat dit punt vrijwel altijd druk is met verkeer. Als de tram er komt en er is een overgang bij Aan de Zoom / uitgang Buitendijks dan moet dit een maximaal bewaakte overgang met slagboom zijn.

Antwoord
Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisingen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld. In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 71 Reactie 126
3. Uitgang Buitendijks

Het is helemaal niet praktisch om de wijk Buitendijks af te sluiten richting Aan de Aoom en de uitgang naar de Faunalaan te maken. Op deze manier wordt de wijk afgesloten van o.a. bereikbaarheid naar winkels, scholen, N201, en andere belangrijke verbindswegen.
4. Bushalte Kootlaan
De bushalte op de busbaan bij de Kootlaan is op dit moment een favoriete hangplek voor jongeren die niet altijd iets goeds in de zin hebben. Het voorstel is de bushalte te verplaatsen tegenover de achtertuinen van Buitendijks nummers 26-32. Dit betekent dat ook dit probleem zich naar onze wijk verplaatst en zijn wij dus dubbel getroffen.

Dit zijn onze voornaamste bezwaren tegen het plan dat nu gepresenteerd is.

Antwoord
Het aanpassen van de uitgang van de wijk Buitendijks is niet een noodzaak voor de aanleg van de Uithoornlijn. Het zou vanuit inrichting wel de voorkeur hebben, maar is vanwege het geringe aantal bewegingen niet noodzakelijk. Enkele bewoners hebben tijdens de participaitiebijeenkomsten laten weten de wijk liever via de Faunalaan ontsloten te willen zien.
In de planuitwerkingsfase zal in overleg met de bewoners van de wijk een definitieve keuze worden gemaakt. De bushalte kan niet gehandhaafd worden op de huidige locatie en komt vermoedelijk in de buurt van de kruising met de Faunalaan. Bij de inrichting wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met sociale veiligheid.

Inspreker 72 Reactie 127
Op dit moment heeft Uithoorn een busstation welke dient als knooppunt voor verschillende routes. Het nadeel van deze busverbindingen) en dan voornamelijk naar Amsterdam is vooral de tijd. Immers een enkele reis naar Amsterdam of naar Uithoorn kost ongeveer een uur. Hierdoor kiezen er veel mensen voor om toch met eigen vervoer te reizen.
Dit leidt tot drukte op de wegen rondom Uithoorn waar niet alleen het forenzen verkeer gebruik van moet maken maar ook het verkeer van en naar schiphol , de A9 / A2 en de bloemenveiling. De tramlijn in Amstelveen is een snelle en schonere oplossing als vervoer voor forenzen van en naar de hoofdstad.
Als deze lijn wordt doorgetrokken zal dit leiden tot minder drukte op de wegen (minder files, minder vervuiling en minder overlast voor omwonende) omdat er meer forenzen zullen gaan kiezen voor deze manier van reizen.
Daarnaast komen er jaarlijks ong 14 mln (2015) toeristen naar Amsterdam en de verwachting is dat dit aantal blijft stijgen komende jaren. Deze mensen moeten ergens overnachten in een toch al drukke stad.
Daarnaast brengen deze mensen geld mee wat zij uit willen geven aan producten welke worden geboden door de middenstand (horeca, bootverhuur, winkels etc.)
Door de tramlijn door te trekken naar Uithoorn zal er een directe en snelle verbinding ontstaan met de hoofdstad waardoor het voor toeristen ook makkelijker is om Uithoorn te bereiken. De gemeente Uithoorn heeft een masterplan gepresenteerd voor een nieuw dorpscentrum met als slogan " Uithoorn aan de Amstel" Deze vernieuwing tezamen met de positionering van Uithoorn in de media zal een gunstig effect hebben op de toeristen in Amsterdam die met deze verbinding kunnen overnachten in Uithoorn (hotels en haven) maar ook een dag Uithoorn kunnen bezoeken vanuit Amsterdam.
Dit zal een gunstig en directe invloed hebben op Uithoorn als plaats. Immers hoe beter de lokale economie gaat, hoe beter de liquide middelen van de gemeente worden waardoor er meer ruimte komt voor verbeteringen voor de plaats. (o.a. een goede financiering van het nieuwe dorpscentrum)
Resumerend:

- Meer forenzen via de tram, minder auto's op de weg
- Minder vervuiling
- Minder drukte
- Toename verkeersveiligheid
- Minder verkeersoverlast
- Toename van toerisme in Uithoorn
- Toename lokale economie (door zowel toerisme als wel forenzen die op een mooie dag nog even een terrasje opzoeken)
- Unieke positionering met "Uithoorn a/d Amstel" als zijnde een plaats met een met een gezellig centrum aan de Amstel in een stedelijke omgeving

- Aanzuigende werking voor omliggende plaatsen (hetgeen zal leiden tot een toename in de middenstand)

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 72 Reactie 128
Veel mensen in Uithoorn zijn huiverig voor een toename van criminaliteit door deze verbinding. Maar heeft deze verbinding ook geleid tot een toename van criminaliteit in Amstelveen?
Het doortrekken van de verbinding naar Uithoorn sluit naar mijn inzien aan met de openstelling van de winkels gedurende de gehele week, de nieuwe profilering van Uithoorn a/d Amstel en het nieuwe masterplan van de Gemeente aangaande de ontwikkeling van het dorpscentrum

Antwoord
De gemeente Amstelveen beschikt niet over gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit is gestegen in de directe omgeving van de Amstelveenlijn.
Wij delen uw mening over de positieve effecten op de komst van de tram naar het centrum van Uithoorn.

Inspreker 73 Reactie 129
Bij deze willen we graag onze mening geven over de aanleg van de Uithoornlijn.
Wij hebben ernstige bezwaren tegen de aanleg, gezien het niet te geringe feit dat de tram bijna door onze achtertuin komt. Buiten de overlast door geluid en het kwijt raken van uitzicht, zien wij ook grote bezwaren voor de veiligheid rond de tramlijn. Er wordt gezegd dat de overgangen veilig zullen zijn, maar daar twijfelen we ten zeerste aan. Er gaan elke dag honderden kinderen over de dijk, die tot nu toe een auto vrije route kunnen fietsen, en wat heel erg prettig is. Dat is meer dan over als de kinderen 5/6 keer per dag(en soms nog meer) bij de tram overgang moeten oversteken

Antwoord
Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 73 Reactie 130
Wij, de bewoners van deze rand van Uithoorn hebben al heel veel te stellen met overlast. Dat is op nummer 1 Schiphol en nummer 2 de sportvelden en 3 de nieuwe 201. Tel al dat geluid bij elkaar op en dan ook nog een tramlijn erbij, dat is te veel. Tel daarbij ook nog op het volledige verlies van privacy, en de plaat is compleet.

Antwoord
In de tweede ronde van participatieavonden zijn veel zorgen geuit over het thema geluid. Tevens gaven veel omwonenden te kennen dat zij van mening waren dat een bus minder geluid produceert dan een tram. Ten tijde van de verkoop van de woningen aan Buitendijks was bekend dat over het oude tracé van de Haarlemmermeerlijn, ook wel oude spoordijk genoemd, een OV-verbinding zou kunnen komen in de vorm

van een hoogwaardige busverbinding die frequent rijdt. Met o.a. die kennis zijn geÏnteresseerde kopers wel of niet overgegaan tot koop.
Projectorganisatie Uithoornlijn heeft vanwege de geuite zorgen over geluid twee onderwerpen uitgezocht:

1) wat is het verschil aan geluid tussen een standaard bus en een Uithoornlijn tram
2) wat is de gemiddelde geluidsbelasting van de Uithoornlijn en moeten er eventueel geluidsreducerende maatregelen worden getroffen.

Beide onderwerpen zijn tijdens de 3de participatieavonden besproken.
Bij de vergelijking (1) bleek dat een tram minder geluid maakt dan een bus én dat de ondergrond van een trambaan ook veel kan bijdragen aan geluidsreductie. Een grasbaan of ballastbed is geluidsreducerend.
Projectorganisatie Uithoornlijn heeft er in het inpassingsontwerp voor gekozen om over het tracé in de bocht bij Buitendijks tot aan de Randweg één van genoemde typen ondergrond op te nemen.
Er is een, voor deze planstudiefase zeer gedetailleerde, geluidsberekening (2) opgesteld. Op grote delen van het tracé blijft de Uithoornlijn binnen het wettelijk kader van geluid. Waar het geluid boven de voorkerusgrenswaarde zou komen, worden de noodzakelijke maatregelen getroffen om aan de normen te voldoen. Daarnaast worden op delen van het tracé aanvullende maatregelen getroffen om de effecten voor de omwonenden te beperken: bovenwettelijke maatregelen. Op basis van de gesprekken met omwonenden en de consultatieronde wordt een voorstel gedaan voor de bovenwettelijke maatregelen. Op pagina 12 van de reactienota kunt u lezen welke maatregel voor dit deel van het tracé wordt voorgesteld.

Inspreker 74 Reactie 131
Stadsregio Amsterdam:Ik wil GEEN uithoornlijn en wel hierom:

1. De tram komt praktisch in onze tuin (Aan de Zoom
2. Er ligt alleen een slootje tussen.
   En dat geldt niet alleen voor Aan de Zoom!!!!!!!

Antwoord
Sommige woningen liggen inderdaad dicht aan het tracé. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé. Hier spelen ook zaken als privacy een rol.

Inspreker 74 Reactie 132
2. Er komt een zeer gevaarlijk kruispunt, waarvan men nog steeds geen aantallen geeft over het aantal fietsers (van en naar de Bredeschool en van en naar het Alkwin College), de Bredeschool heeft onlangs gereageerd richting projekgroep !!!!! naast deze fietsers hebben we ook nog te maken met auto's van en naar Buitendijks en van in laatste stuk Aan de Zoom en Zonnedauw.

Antwoord
Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een 'gewone' lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. Overigens worden de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen.

Er zijn bij de kruispunten Randweg, Bieslook en Aan de Zoom op 12 dagdelen tellingen uitgevoerd, verspreid over meerdere seizoenen en verschillende dagen in de week. Op die manier is er een representatief beeld van het verkeer op deze kruispunten. De tellingen komen beschikbaar op de website van de Uithoornlijn.
Thema veiligheid heeft projectorganisatie Uithoornlijn hoog in het vaandel. De tramkruising moet ongeacht het aantal verkeersbewegingen veilig worden ingericht. Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Er bestaan speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 74 **Reactie 133**

3. Het lawaai van vliegtuigen was bekend toen de mensen hier kwamen wonen, maar als extra bonus geluidshinder van de tram (gerinkel, belletjes). Er is wel toegezegd dat er lawaaidempende afscheidingen gaan komen, maar men zegt niet waar en wat de criteria zullen zijn.
Bij Aan de Zoom zou een geluidswand of i.d. in de sloot moeten komen?????
4. Halte Aan de Zoom, komt bij Zonnedauw 12. Maar niet alleen een halte,
Maar ook ruimte voor fietsen. Waar, welk scherm? Dat huis is niet meer te verkopen.
Fietsen en fietsers in je achtertuin –> weg veiligheid en weg je rust.
En dat geldt ook voor de overige haltes.

Antwoord

Zie het antwoord op reactie 131.

Inspreker 74 **Reactie 134**

5. Bij de halte bij Aan de Zoom : Waar moet/gaat men de auto's parkeren?
In deel Aan de Zoom/Zonnedauw? Bewoners krijgen een eigen parkeerplaats?

Antwoord

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen
Op dit moment gaan wij ervanuit dat dit volstaat en dat extra maatregelen, zoals een parkeervergunningstelsel, met eigen plekken voor bewoners, niet noodzakelijk zijn.

Inspreker 75 **Reactie 135**

Uithoornlijn super goed idee; ik ben voor: doortrekken sneltram 51 van Westwijk naar Uithoorn busstation. Waar er evt. tussenstops komen maakt mij niet veel uit.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 76 Reactie 136
Het hebben van een tram is een goed idee mits de bereikbaarheid (opstapplaatsen c.q. haltes op korte loopafstand +/- 500m) voor ouderen, gezinnen met kinderen en een ieder die gebruik wil maken van het openbaar vervoer gewaarborgd blijft. Met het aanleggen van de Uithoornlijn zoals deze nu gepland wordt vervallen vele bushaltes en dus wordt er niet meer voldaan aan de bereikbaarheid en dus zullen vele ouderen, gezinnen met kinderen en ieder die gebruik wil maken zoals mensen die het openbaar vervoer gebruiken om naar hun werk te komen in de problemen komen.
Het argument dat er veel meer bezoekers van buiten Uithoorn gaan komen is mijn inziens klinkklare onzin en volgens mij is het bedoeling dat de inwoners van Uithoorn goed bedient worden met een OV infrastructuur die voorziet in de behoefte van de inwoners en niet anders om.

Antwoord
Voor het openbaar vervoer in de regio gelden eisen voor afstanden tot haltes vanaf woningen. Deze houden in dat er voor 95% van alle adressen binnen 800 meter een HOV-halte of binnen 400 meter een bushalte moet zijn. Voor hoogwaardig openbaar vervoer is een maximale afstand van 800 meter algemeen aanvaard. Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Daarnaast wordt ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 77 Reactie 137
Eindelijk zal het er dan toch van komen. Een openbaar vervoerverbinding Uithoorn die de moeite waard is. Met een voldoende groot parkeerterrein in de buurt van de haltes, zodat de omliggende bewoners hun auto ook thuis kwijt kunnen en niet zoals nu in A'veen het geval is bij de eindhalte.

Antwoord
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.

Inspreker 78 Reactie 138
De Uithoornlijn betekent voor mij, en vele
anderen in Uithoorn:
- Niet meer zonder overstappen met de bus (lijn
170, 174/142) naar winkelcentrum Amstelveen, Museumplein, Leidseplein,
enz., in Amsterdam.
- Een stuk verder lopen naar het OV of nog een keer extra, in Uithoorn, overstappen (plus de overstap in Amstelveen/Amsterdam)
Hetgeen maar weer eens aangeeft dat niet elke verandering (voor iedereen) een verbetering is.
Het gekozen trace is wel het goede tracé, hoewel het klunzig is dat er bij de meest recente nieuwbouw bij de bocht in het tracé geen of onvoldoende rekening mee is gehouden (nieuwbouw pal naast het tracé).

Hetzelfde geldt voor de aanleg van de N201 (kruising met Uithoornlijn).

Antwoord

Het huidge bussysteen functioneert nu inderdaad goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk.Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram.De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Dit past binnen de nieuwe visie van hoogwaardige lijnen met knooppunten. Een dergelijke verbinding past bovendien niet binnen het Stadsregiobeleid om parallelliteit te voorkomen, en levert extra exploitatiekosten op.
De directe buslijnen vervallen inderdaad, maar de tram biedt voor de meeste reizen een even snel of sneller alternatief. Waar bussen nu nog de grootste reizigersstroom voor hun rekening nemen, verschuift dat straks naar de tram. De tram is dan de ruggengraat van het OV in Uithoorn en zorgt voor een directe, snelle betrouwbare verbinding met Amsterdam Zuid, één van de grootste OV-knooppunten van de metropoolregio Amsterdam. Daarvandaan kunt u overstappen op één van de hoogfrequente trams/metro's naar de door u genoemde bestemmingen zoals Museumplein of het Leidseplein.
Voor de meeste bestemmingen in Amsterdam neemt de reistijd ondanks de extra overstap- niet toe en vaak zelf af omdat de tram punctueel is en frequent rijdt. De overstappunten zijn en worden comfortabel ingericht.Er hoeft geen rekening meer te worden gehouden met bussen die in de file komen en vertraging oplopen.
Vergelijkbaar met de komst van de Noord/Zuidlijn in Amsterdam zal de komst van de Uithoornlijn een wijziging van de huidige reispatronen met zich meebrengen. Reizigers moeten hierover goed geïnformeerd worden. Het is logisch dat de reizigers hieraan zullen moeten wennen, maar wij zijn ervan overtuigd dat we op deze manier toch een goed OV-net kunnen blijven aanbieden.
Voor hoogwaardig openbaar vervoer is een maximale afstand van 800 meter algemeen aanvaard. Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast wordt ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
Bij de ontwikkeling van de wijk Buitendijks is rekening gehouden met de komst van een hoogwaardige, hoogfrequente busverbinding. De nieuwe geluidsarme tram wijkt naar verwachting in frequentie en geluidsbelasting niet veel af van een hoogwaardige bus. De geluidsbelasting blijft onder de belasting van de bus waar rekening mee is gehouden.
In het ontwerp van de Uithoornlijn is rekening gehouden met een ongelijkvloerse kruising met de N201. De Uithoornlijn gaat over de N201 heen via aardebanen en een lang viaduct. De kosten hiervan zijn niet veel hoger dan wanneer het viaduct gelijktijdig met de aanleg van de N201 was gemaakt.

Inspreker 79 **Reactie 139**
Hier wachten we al jaaaaaaren op J

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 80 **Reactie 140**
Als Uithoornaar ken uit eigen omgeving eigenlijk alleen maar mensen die vóór de Uithoornlijn zijn. (Dat is geen representatieve steekproef, maar dat is een enquête of een inspraakavond zoals bekend ook niet.) Wat zou het fijn zijn om een snelle(re) en simpele verbinding met Amsterdam te hebben vanuit Uithoorn.
Een belangrijk deel van de Uithoornaars (ik woon er nu een kleine 10 jaar) zou niet in Uithoorn wonen als Amsterdam niet in de buurt zou liggen. Uithoorn is officieel onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam, dat mag toch ook betekenen dat Amsterdam vanuit Uithoorn snel bereikbaar is. En vice versa. Voor sommige zaken blijf je in Uithoorn, voor veel andere zaken ga je naar Amsterdam. Wil Uithoorn aantrekkelijk blijven als vestigingsplaats dan is een betere verbinding met Amsterdam noodzakelijk.
Dat betekent dus ook een Uithoornlijn volgens de voorkeursvariant, met eindhalte bij het busstation, of in het centrum. Dan is er sprake van een (snel-)tram die - met een enkele tussenhalte erbij - bij de meeste mensen dicht in de buurt stopt, en die in versnelde vaart Station-Zuid aandoet, waar talloze overstapmogelijkheden verschillende delen van Amsterdam, waaronder het geliefde centrum, dichterbij brengen. De voordelen van de Uithoornlijn zijn snelheid en gemak. Beide elementen gaan verloren bij een eindhalte bij de te bouwen McDonalds-vestiging buiten de bebouwde kom. Als ik er een kwartier over moet
doen om bij de sneltram te komen dan is die sneltram zijn naam niet waard.
Natuurlijk betekent dat ook dat met toekomstig naast-omwonenden terdege rekening moet worden gehouden, en er maatregelen moeten worden genomen om overlast zoveel mogelijk te beperken. Een blijvende directe buslijn naar VU en Leidseplein is in mijn opinie ook een must, het zijn lokaties waarvoor veelal het openbaar vervoer wordt gebruikt juist vanwege de directe verbinding.
Al met al heeft de voorkeursvariant, met de haltes die daarin nu zijn ingepland, mijn uitgesproken voorkeur. Ik ben benieuwd naar de voortgang van deze discussie en hoop op een positieve beslissing!

Antwoord
Dank voor uw analyse en ingebrachte argumenten. Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe snelle OV-verbinding met Amstelveen en Amsterdam, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. Het in stand houden van de directe busverbinding met Amstelveen en Amsterdam is daarom niet nodig. Een dergelijke verbinding past bovendien niet binnen het beleid van de stadsregio om parallelliteit te voorkomen en levert extra exploitatiekosten op.

Inspreker 81 **Reactie 141**
In principe ben ik tegen de komst van de tram naar Uithoorn. De redenen hiervoor zijn
Impact privacy en waardedaling woningen
Door het mogelijk doortrekken van de tramlijn worden de bewoners van ca. 100 woningen langs de dijk direct gedupeerd door een vervuiling van hun uitzicht, impact op hun privacy doordat passagiers direct inkijk hebben, geluidsoverlast van tram (naast dat van reeds veelvuldig laag overkomende vliegtuigen – een andere grote ergernis).
Verkeershinder
Gesteld is dat elke 5-7 minuten een tram zal passeren. Bij de overweg met de Randweg zal dit in de spits leiden tot filevorming die impact heeft tot in de Legmeer als men niet door kan rijden.
Een simpele telling rond 8.00 ’s ochtends resulteerde in ca. 20-25 auto’s binnen 1 a 2 minuten die dit punt kruisen. Indien men hier frequent moet stoppen hebben we een hopeloos, dagelijks terugkerend, verkeersknooppunt gecreëerd.
Impact landelijk karakter
De tramlijn zal een permanente, negatieve, impact hebben op het landelijk karakter van Uithoorn eo. daar de lijn gepland is door de polder en bestaande groene stroken. De bijbehorende infrastructuur van masten en leidingen valt moeilijk (kosten) of niet weg te werken door schermen ed.. Veel inwoners hebben juist gekozen voor Uithoorn vanwege het landelijk karakter waar de tram een significante inbreuk op zal maken.

Antwoord
Projectorganisatie Uithoornlijn heeft in drie participatieronden en twee inloopbijeenkomsten met u en andere omwonenden gesproken over thema's als geluid, privacy, veiligheid bij kruisingen en het kunnen uitrijden van de buurt. Er zijn bij de kruispunten 12 dagdelen tellingen uitgevoerd, verspreid over meerdere seizoenen en verschillende dagen in de week. Op die manier is er een representatief beeld van het verkeer op deze kruispunten. De weg kenmerkt zich als een zeer rustige 50 km-ontsluitingsweg. Tijdens de momenten dat school of sport begint of uitgaat is het iets drukker. Aan de hand van deze tellingen is het kruispunt met een tram over de Randweg gesimuleerd. Deze simulatie geeft weer wat de tellingen ook weer geven: een rustige 50km-ontsluitingsweg waar amper tot geen hinder wordt ondervonden van de tramkruising, niet meer dan bij een normale kruising geregeld door een verkeerslicht.
Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Inspreker 81 Reactie 142
Veiligheid
In Amstelveen gaat men de kruisingen aanpassen zodat de tram en het overige verkeer elkaar niet meer kruisen. Juist in Uithoorn ontstaan nu een aantal gelijkvloerse kruisingen op een 4 tal plaatsen. De tramlijn zal zeker 3 punten kruisen (Randweg, Bieslook, Aan de Zoom) welke dagelijks worden gebruikt door kinderen van de lagere school (en ouders) die van en naar de Brede School lopen of fietsen. Dit zijn nu overzichtelijke punten, maar worden dan elke 5-7 minuten gekruist door de tram. Zeker voor de Randweg is geen oplossing voor handen. In Amstelveen/Buitenveldert hebben zich meerdere (dodelijke) ongelukken voorgedaan in de afgelopen jaren met de tramlijn. Dit risico willen wij niet in Uithoorn.

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een ‘gewone’ lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma’s om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 81 Reactie 143
Storingsgevoeligheid: Bij een ongeval of storing is de afhankelijkheid van de lijn dusdanig dat er geen ov verbinding meer is met Amstelveen ed. waardoor de impact groot zal zijn. 31/8 storing waardoor metro/tram niet reed. 2 maanden eerder met elektriciteitsuitval geen trams in de hele regio voor hele ochtend.

Antwoord
Bij verstoringen is het mogelijk via overloopwissels een deel van de dienstregeling in stand te houden. Bij geplande werkzaamheden of langdurige verstoringen worden, net als nu, bussen ingezet.

Inspreker 81 **Reactie 144**

Investeringskosten verdubbelt en financiële realiteit scenario. De investeringskosten voor de Uithoornlijn werden door de Stadsregio medio 2014 ingeschat op € 23,8 mln. Reeds 1 jaar later zijn de ingeschatte kosten gestegen naar ca. € 45 mln (nu naar € 55-60 mln). Een wel erg grote inschattingsfout voor een relatief simpel tracé met 2 haltes en een viaduct. Dit wekt geen vertrouwen in de financiële kwaliteiten van de Stadsregio en lijkt een proloog voor een Noord-Zuidlijn scenario. Tevens wekt het verbazing dat met een dergelijk verhoging van de kosten dit nog steeds het meest aantrekkelijke scenario is vs een buslijn.

Antwoord

In iedere fase van een project wordt een raming gemaakt en er vindt een second opinion plaats op de raming van de kosten. In de planstudie is een raming gemaakt van het tracé met drie haltes (eindpunt Dorpscentrum). In deze raming bedragen de aanlegkosten tussen de 55 en 60 miljoen euro. Met dit cijfer is ook gewerkt in de Maatschappelijke Kosten-Baten Analye en is op deze basis vergeleken met de andere tram- en busvarianten. Voor het voorkeursbesluit in het najaar is de second opinion op de raming afgerond. Hoe verder je een project uitwerkt, hoe zekerder je kunt zijn van de juistheid van de raming. In het project is tevens ruime aandacht voor risicomanagement.

Inspreker 82 **Reactie 145**

Ik ben van plan 4x per week met de Uithoornlijn naar Amsterdam te gaan. Wat mij betreft graag deze (metro)lijn aanleggen!

Antwoord

Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 83 **Reactie 146**

Met dit bericht laat ik u weten dat ik voorstander ben van het doortrekken van metro/tramlijn 51 naar Uithoorn. Dit omdat er dan een snellere verbinding is met Amsterdam Centraal, dan met de huidige busverbinding.

Antwoord

Straks bent u inderdaad sneller op Amsterdam CS wanneer u met de Uithoornlijn naar Amsterdam Zuid reist en daar overstapt op de Noord/Zuidlijn.

Inspreker 84 **Reactie 147**

Ik stem NIET in met de Uithoornlijn.
Veel te veel lawaai achter mijn huis.
Huis zal minder waard worden als ik het verkoop.
We hebben al genoeg last van vliegtuiglawaai.
Files die voor de overgang staan.
Kinderen kunnen niet meer veilig naar school, overgangen.
Iedereen die in een auto rijdt zal in de auto blijven rijden.En ik denk dat nog veel meer mensen met de auto zullen gaan als de afstand veel te groot is geworden om naar de tram te lopen.
Afstanden veel te groot naar openbaar vervoer (tramlijn)
Mensen die met de auto naar de tram gaan, waar moeten ze die neer zetten?

Antwoord

Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met

de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.
Verkeerstellingen op de kruispunten waar de tram het overig verkeer passeert laten een rustig verkeersbeeld zien. Bij het inpassen van een trambaan zal hier nagenoeg geen verkeershinder door ontstaan, anders dan een tijdelijk oponthoud bij passeren van een tram die te vergelijken is met een zeer rustig kruispunt waar stoplichten staan.

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een ‘gewone’ lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. Overigens worden de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld. Bij het bepalen van deze mogelijkheden, is onder andere gebruik gemaakt van 12 verkeerstellingen die in de afgelopen periode zijn gedaan. Deze tellingen worden ook op de website geplaatst. Overigens geldt dat de veiligheid van een oversteek meer van inrichting, soorten verkeer en snelheid van de tram afhangt, dan van de aantallen verkeersdeelnemers. Ook bij lage aantallen, moet de kruising immers veilig zijn. In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma’s om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.
Bij andere hoogwaardig openbaar vervoer vervoersverbindingen, zoals de zuidtangent, is gebleken dat reizigers een langere afstand tot de haltes voor lief nemen, vanwege de hoge snelheid en de kwaliteit.

Inspreker 84 Reactie 148
Hoe denkt U dat oudere mensen bij de tram komen?
Hoe kom je dan bij een ziekenhuis?
Busbaan veel beter, is flexibeler en maakt minder lawaai.Als er iets is met de tram, valt het hele openbaar vervoer weg. Moet een kleinstukje natuur opgeofferd worden?Mijn lijst is nog veel langer,....
STOP MET DIE AFSCHUWELIJKE PLANNEN.
Achter Mac Donalds is een beter optie, daar kan iedereen met de auto of fiets naar toe op een parkeer terrein parkeren.Alleen zijn de ouderen hier ook de dupe van.

Antwoord
Er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar en kan ook tussen wijken binnen Uithoorn worden gereisd.
Met de tram is via een overstap op Sacharovlaan op de huidige bus 172 uit Aalsmeer het VU-ziekenhuis goed te bereiken. Een ander alternatief is op station Zuid overstappen op een tram of bus in de richting van VU-ziekenhuis. Voor het Amstelland Ziekenhuis ligt de halte Ouderkerkerlaan van de tram op loopafstand, en kan eventueel daar ook worden overgestapt op een bus die dichterbij komt.

Bij verstoringen van de tram is het mogelijk via overloopwissels een deel van de dienstregeling in stand te houden. Bij geplande werkzaamheden of langdurige verstoringen worden, net als nu, bussen ingezet.

Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé dan een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft

tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201.
Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaan maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling "Meer OV voor minder geld" wordt hiermee niet gehaald.
Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande redenen niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 85 Reactie 149
Als het betekent, dat de buslijnen in Uithoorn worden opgeheven (dus dat er geen halte meer is bij de Romeflat) ben ik geen voorstander van de Uithoornlijn. De afstand om naar de halte van de tram te lopen is vanuit de wijk Zijdelwaard veel te groot. Hoe wordt dit opgelost voor de mensen die slecht ter been zijn?

Antwoord
Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 86 Reactie 150
Naar aanleiding van de voorkeursvariant die de stuurgroep Uithoornlijn naar buiten heeft gebracht sturen wij hierop onze reactie. Wij zijn tegens deze voorkeursvariant wegens volgende punten:

- De tram komt zeer dicht langs onze woning. Deze is in 2014 opgeleverd. Bij aankoop was de komst van een tram niet in zicht.
- De overgang bij de Aan de Zoom is op dit moment tijdens spitsuur(heen en terug naar school) al onoverzichtelijk. Laat staan als daar ook nog eens een tram moet gaan rijden. Dit kan alleen nog maar zorgen voor onveiligere situaties.
- In onze wijk is op dit moment al te weinig parkeerruimte. Als gebruikers van de tram hun auto daar ook gaan parkeren is er helemaal geen ruimte meer over.
- Wij wonen op een top locatie, met veel groen om ons heen. Zo is het bij aankoop ook omschreven.
- Onze woning is aardig gehorig. Door de roosters die er zitten hoor je nu al veel geluid van buitenaf. Een tram lijkt ons hierbij geen fijne toevoeging. Zeker niet als er gekeken wordt naar de frequentie dat deze langs onze woning zal gaan rijden.
- Wij verwachten dat de komst van de tram, binnen twintig meter van onze woning, ervoor zal zorgen dat onze woning minder goed verkoopbaar zal zijn en met waardevermindering als gevolg.
- Er wordt gesproken over een groene haag van maximaal 4 meter hoog. Hierbij zal de hoogspanningskabel nog steeds zichtbaar blijven.

Zoals u begrijpt zijn wij tegen de voorkeursvariant van de stuurgroep Uithoornlijn.

Antwoord
Het is op dit moment moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

U meldt dat bij aankoop van uw woning de komst van een tram niet in zicht was. Het klopt dat eerst sprake was van een mogelijke busbaan over de Spoordijk. In 2012 heeft de Stadsregio echter een quick scan gedaan

naar de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn. Dit onderwerp is juli 2012 in een Raadsvergadering besproken. Naar aanleiding hiervan heeft de Nieuwe Meerbode op 1 augustus 2012 een artikel over de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn op de voorpagina geplaatst. De gemeente heeft de uitvoering van een quickscan juni 2012 doorgegeven aan de ontwikkelaar, vanuit het idee dat deze de directe contacten met geïnteresseerden onderhield. De ontwikkelaar heeft ons desgevraagd verteld dat in de verkoopgesprekken het onderzoek naar een eventuele tram door hen is benoemd. De gemeente is na het besluit tot een planstudie begin 2015 direct begonnen met een intensief participatie en communicatietraject. Bij een keuze voor het moment en de wijze van communiceren weegt de gemeente af wat de zekerheid is van plannen en in hoeverre ze afwijken van bestaande plannen. In dit geval kon een hoogwaardige bus al worden verwacht. De hoogwaardige tram wijkt voor wat betreft frequentie en geluidsbelasting niet of nauwelijks af van een HOV-bus.

Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. Daarom zijn direct aanwonenden ook al in een vroeg stadium betrokken en wordt in overleg gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de reactienota op p. 12 wordt daarom voorgesteld om bij Buitendijks groen ingepaste schermen van 3 meter hoog te plaatsen. Dat betekent inderdaad wel dat de bovenleidingen dan nog zichtbaar zijn.

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen,
evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen
verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum, waarbij de
meest extra plekken in het Dorpscentrum zullen worden gerealiseerd.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.

Inspreker 87 Reactie 151
Als ik de berichten in de media van Uithoorn, Amstelveen en Amsterdam moet geloven lijkt het er op dat een besluit al lang genomen is en de tram er hoe dan ook komt. Toch maar deze poging. Ik heb vier bezwaren wat betreft de komst van een tram naar Uithoorn:
Een mooi stuk natuur/groen, de oude spoordijk langs het water zal verloren gaan door de komst van een tram. Bovendien ook nog het leefgebied van een beschermd dier, de rugstreeppad.
Destijds, toen de sneltram in Amstelveen werd aangeled woonde ik aldaar en heb meegemaakt dat de criminaliteit met de komst van de sneltram toenam. Dit zie ik eveneens gebeuren met de komst van een tram naar Uithoorn.
We hebben met Schiphol al te kampen in Uithoorn met geluidsoverlast van het vliegverkeer dat elk jaar toeneemt. Met de komst van een tram is dit weer een geluidsbron van ergenis meer. De rapporten over de het geluid die de trams produceren heb ik gelezen maar ondanks dat ze voldoen aan de norm is het toch weer een extra geluid (lees herrie).
De veiligheid. De sneltram 51 in Amstelveen heeft al heel wat slachtoffers gekend, vaak met dodelijke afloop.
Ik zou er voor zijn de buslijnen uit te breiden en een aparte busbaan naar Amstelveen zodat deze niet in de file komt te staan in de spits. Ook een rechtstreekse bus naar Schiphol zou goed zijn!
Ik hoop echt dat deze tram er nooit zal komen.

Antwoord
Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een

hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd.
Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de tram zodanig in te passen dat er sprake blijft van een groene uitstraling.

De gemeente Amstelveen beschikt niet over gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit is gestegen in de directe omgeving van de Amstelveenlijn.

De geluidsbelasting van de trambaan blijft langs de spoordijk onder de voorkeursgrenswaarde. Er zijn geen wettelijk verplichte maatregelen voor geluidsreductie noodzakelijk. Op basis van de gesprekken tijdens de participatieavonden met omwonenden en de consultatieronde wordt in de reactienota op p. 12 een voorstel gedaan voor de bovenwettelijke maatregelen op dit deel van het voorkeurstracé.

Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen. Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Er bestaan speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

De door u bepleite variant met een verbeterde busverbinding is onderzocht maar blijkt onvoldoende oplossingen te bieden en heeft hoge exploitatiekosten. De bussen ondervinden niet alleen op de Zijdelweg vertraging maar ook in Amstelveen (Centrumzone en Amstelveen Noord) en Amsterdam. Daar zijn oplossingen erg kostbaar en niet realistisch.

Inspreker 88 Reactie 152
Onze bezwaren tegen de Uithoornlijn.
1)Veiligheid.
Meer dan 1000 kinderen steken het einde van Aan De Zoom elke dag naar / van school en het Sportveld bij Randsweg. De helft van hen reizen zonder volwassenen, omdat het zo veilig is op dit moment. Het is niet een kwestie van "of"er een ongeluk zou zijn, maar "wanneer".

Antwoord
Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 88 **Reactie 153**

2a) Lawaai.
Ik woonde vroeger in Westwijk, Amstelveen (ongeveer 200 meter van het huidige eindhalte) en weet hoe luid deze waarschuwingsalarmen zijn als er om de paar minuten er een tram passeert. Dat is een van de redenen waarom ik weg was verhuisd. Nu beslist u slechts 50 meter van mijn huis te zetten, in aanvulling op het lawaai van de vliegtuigen. Ik vrees leven met dat lawaai opnieuw voor 18+ uur per dag; er is geen rust van het onlast, U hoort het zelfs met alle ramen dicht. Het kan schadelijk zijn voor de geestelijke gezondheid van omwonenden.
2b) U adverteert nieuwe, stille trams, maar er is geen garantie dat alleen nieuwe trams zullen rijden op de nieuwe lijn. De oude trams maken veel lawaai als ze de hoek omslaan, zoals de hoek van Buitendijks. Kunt u nu garanderen dat alleen de nieuwe stille trams zullen worden gebruikt? Als u dit niet kan garanderen, zal er dan geluidsschermen geplaatst worden langs deze bocht?

Antwoord

Wij begrijpen de zorgen over het belgeluid bij de tramoversteken. Op dit moment kunnen wij nog niet zeggen welke maatregelen bij de oversteken worden getroffen en of -en welke- waarschuwingsalarmen daarbij worden toegepast. In de planuitwerkingsfase wordt dit verder uitgewerkt. Uw zorg zal hierbij zeker worden meegewogen, zodat zo weinig mogelijk overlast optreedt.
De trams die op de Uithoornlijn zullen rijden, zijn niet te vergelijken met de huidige lijn 51. Op de Uithoornlijn komt hetzelfde nieuwe materieel te rijden dat ook op de Amstelveenlijn komt. De trams moeten voldoen aan de specificaties die zijn meegegeven. De bocht waarover u spreekt bij Buitendijks is een bocht van een oud treintracé die zo ruim is voor trams dat deze bocht gering extra geluid geeft. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Inspreker 88 **Reactie 154**

3) Parking.
Niemand heeft gewezen waar de auto parkeren zal zijn voor de Aan De Zoom Tramhalte. Waarzijn deze parkeerplaatsen? Zijn de bewoners van Aan de Zoom en Buitendijks gedoemd om hun parkeerplaats voor hun eigen huis te verliezen? Of droomt u dat iedereen zal reizen naar de halte op de fiets, zelfs in regen of sneeuw? We weten allemaal dat auto's zullen komen, met name de gebieden hun buslijn verliezen. Er is nergens voor hun om te parkeren op Aan De Zoom of op Buitendijks:
U weet het ook wel, alleen u negeert het.
Ik stel voor om het bij de nieuwe Mc Donalds te bouwen, waar er genoeg plek is om parkeerplaatsen, fietsenstalling en zelfs nieuwe bushaltes te plaatsen.

Antwoord

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto’s en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:

Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé bij deze variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling “Meer OV voor minder geld” wordt hiermee niet gehaald. Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 89 Reactie 155
Hierbij wil ik graag reageren in het kader van de consultatieronde rondom de ‘Uithoornlijn’. Waarom zijn we niet voor de Uithoornlijn?Wij wonen op enkele meters van het beoogd tracé Spoordijk en zijn derhalve geen voorstander van het beoogd tracé om meerdere redenen:
Het beoogde tracé gaat te dicht langs de huizen lopen, soms letterlijk tot op 3 meter.
Het beoogde tracé gaat onherroepelijk tot geluidsoverlast leiden.
Het beoogde tracé gaat tot onveilige situaties leiden.
De realisatie van het beoogde tracé gaat tot veel bouwoverlast leiden.
Bij realisatie van de Uithoornlijn moeten reizigers meer reizen om gebruik te kunnen blijven maken van het OV.
In Amstelveen leidde de realisatie van de tramlijn tot meer criminaliteit rondom de haltes. De angst bestaat dat dit door de komst van de Uithoornlijn ook gaat gebeuren in Uithoorn.

Antwoord
Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen. Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld. In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de
definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma’s om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Voor hoogwaardig openbaar vervoer is een maximale afstand van 800 meter algemeen aanvaard. Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze

bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast wordt ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

De gemeente Amstelveen heeft geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit is gestegen in de directe omgeving van de Amstelveenlijn.

Inspreker 89 Reactie 156

Waarom zijn de kopers van Beleef Buitendijks niet geïnformeerd over het 1e onderzoek?
In 2012 hebben wij binnen project 'Beleef Buitendijks' een woning gekocht. Op de tekening stond een 'toekomstig tracé busbaan' ingetekend. Nu blijkt dat er in 2012 al een onderzoek is gestart, 'verkenning studie doortrekking Amstelveenlijn naar Uithoorn'. U kunt zich voorstellen dat wij deze informatie graag al tijdens het verkoopproces hadden willen hebben. We zouden dan mogelijk een andere afweging hebben gemaakt en niet tot koop overgegaan zijn. Waarom is deze informatie achterwege gehouden door de gemeente Uithoorn?Hoe wordt er planschade uitgekeerd bij realisatie van de Uithoornlijn?Zoals in bovenstaande vraag aangegeven werden wij totaal verrast met het plan een tramlijn door onze wijk te laten lopen. U kunt zich voorstellen dat deze plannen een negatief effect hebben op de waarde van onze woning. Hoe wordt de waardevermindering gecompenseerd?

Antwoord

De gemeente is na het besluit tot een planstudie begin 2015 direct begonnen met een intensief participatie- en communicatietraject. In 2012 heeft de Stadsregio een quick scan over de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn uitgevoerd. Dit onderwerp is juli 2012 in een Raadsvergadering besproken. Naar aanleiding hiervan heeft de Nieuwe Meerbode op 1 augustus 2012 een artikel hierover op de voorpagina geplaatst. De gemeente heeft de uitvoering van een quickscan juni 2012 doorgegeven aan de ontwikkelaar, vanuit het idee dat deze de directe contacten met geïnteresseerden onderhield. De ontwikkelaar heeft ons desgevraagd verteld dat in de verkoopgesprekken het onderzoek naar een eventuele tram door hen is benoemd.
Bij een keuze voor het moment en de wijze van communiceren weegt de gemeente af wat de zekerheid is van plannen en in hoeverre ze afwijken van bestaande plannen.In dit geval kon een hoogwaardige bus al worden verwacht. De hoogwaardige tram wijkt voor wat betreft frequentie en geluidsbelasting niet of nauwelijks af van een HO-bus.
Het is op dit moment moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 89 Reactie 157

Waarom worden tramvarianten als extra veilig beoordeeld? In notitie 2a wordt op pagina 14 een analyse van de varianten uiteengezet. Hierbij wordt ook ingegaan op 'Externe effecten'. Het is bekend (bijvoorbeeld in Amstelveen) dat er regelmatig ongelukken gebeuren waarbij een tram betrokken is. Daarnaast zal het verkeer toenemen als gevolg van de tramlijn. Waarom wordt de veiligheid bij de tramvarianten als ++ beoordeeld?Hoe wordt de veiligheid gewaarborgd bij kruispunt Aan de Zoom? In de huidige situatie is de kruising Aan de Zoom met het fietspad naar de Faunalaan een druk punt. Er rijden veel fietsers (kinderen!), snorfietsen en wandelaars. Onze zorg is dat bij de realisatie van de Spoordijk variant er veel ongelukken zullen plaatsvinden. Hoe wordt de veiligheid gewaarborgd bij de kruising Aan de Zoom – Faunalaan?

Antwoord

In dit geval is een inschatting gemaakt van de verbetering van de verkeersveiligheid ten behoeve van de Maatschappelijke Kosten-batenanalyse. Daarbij is als maat voor verkeersonveiligheid het aantal voertuigkilometers gehanteerd. Die is bij de tram veel lager dan bij de vele bussen. Bussen rijden bovendien

voor een groot deel op de openbare weg, waar de tram een vrije baan en veel minder kruisingen heeft. Dit effect is nog niet meegerekend.
Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Er bestaan speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 89 Reactie 158

Hoe kan ervoor gezorgd worden dat de tram maximaal 30 km per uur rijdt in de bocht? Wij wonen op 2,5 tot 3,5 meter van het beoogde tracé van de Uithoornlijn. Onze grootste zorg is de geluidsoverlast die de tramlijn met zich meebrengt. In de notities wordt uitgegaan van een snelheid van de tram van 30 km per uur in de bocht. Dit zou de geluidsoverlast moeten beperken. Hoe kan ervoor gezorgd dat de trams niet harder dan 30 km per uur gaat rijden in de bocht?
Hoe staat het met onze privacy bij de komst van tramlijn?De spoordijk is hoger dan de hoogte van onze tuin. De tuin grenst op 2,5 tot 3,5 mtr van het tracé. Dit kan ervoor zorgen dat de reizigers vanuit de tram onze tuin en woning in kunnen kijken. Hoe wordt onze privacy gewaarborgd?
Hoe kan gewaarborgd worden dat wij geen last gaan krijgen van trillingen?Onze zorg is dat de tram leidt tot directe trillingen in onze tuin en woning. De tuin grenst vrijwel direct aan het tracé, onze woning op ongeveer 20 meter. Het is mij uit de rapporten niet duidelijk welke trillingen er voorzien zijn. Welke trilling effecten worden voorzien? Hoe worden deze trillingen voorkomen?
Hoe wordt geluidsoverlast van de overgang Aan de Zoom voorkomen?Bij diverse tramovergangen wordt er een belletje gebruikt om mensen alert te maken op de aanwezigheid van een tram. Dit 'belletje' kan behoorlijk irritant zijn als je deze 10 tot 20 keer per uur hoort. Daarnaast gaat de tram ook tijdens 'slaapuren' rijden. Hoe voorkomen we deze vorm van overlast? Welke geluidswering heeft onze voorkeur? Het heeft onze voorkeur om de geluids- en privacy overlast tot een minimum te beperken. Wij hebben hierbij de volgende voorkeuren:
De geluidswanden zouden zo hoog mogelijk moeten zijn, dit zorgt voor voldoende privacy.
De geluidswanden zouden een natuurlijke uitstraling moeten hebben.
Bij voorkeur zou er groen tegen de geluidswanden op moeten klimmen.
De geluidswanden zou zoveel mogelijk het geluid moeten dempen, waardoor de geluidsoverlast tot een minimum beperkt wordt.

Antwoord

In de bocht bij Buitendijks/Wederik geldt een maximale snelheid voor de tram van 30 km/uur. De maximale snelheid per deel van het tracé is verschillend, afhankelijk van de situatie.
Een trambestuurder krijgt een gedegen opleiding voor het nieuwe tracé. In deze opleiding wordt onder meer geleerd welke maximumsnelheden op welk deel van het tracé gelden. Op de trambaan komen de maximale geldende snelheden te staan. De tram beschikt over uitleesaparatuur om naderhand controles uit te kunnen voeren. Een bestuurder kan zware sancties opgelegd krijgen als deze zich niet houdt aan de regelementen die gelden op de betreffende trambaan.
Maar belangrijker nog is dat de omgeving van de baan zich niet leent om meer dan 30 km/uur te gaan rijden. Ten noorden van de bocht ligt een halte en een kruispunt met Aan de Zoom. Na de bocht ligt een kruispunt met de busbaan. Zowel de baaninpassingen, de rijopleiding en de controle zullen deze maximale snelheid waarborgen.
Bij overgangen naar andere constructies (brug naar land bijvoorbeeld) kan een tram trillingen afgeven aan de omgeving omdat een tram een zwaar voortuig is en elke zetting/oneffenheid een trilling kan geven. Voor trillingshinder bestaat geen wetgeving maar wel een richtlijn. Richtlijn A gaat over schade aan panden.

Richtlijn B gaat over trillingshinder voor personen. Richtlijn B is veel strenger en stelt dat er geringe tilling naar de omgeving mag zijn. Projectorganisatie Uithoornlijn heeft getoetst op richtlijn B. Het trillingonderzoek toont aan dat de trillingen niet boven de grenswaarde van richtlijn B (personen) komen.
Daarnaast zijn in het ontwerp techische maatregelen opgenomen zodat overgangen geminimaliseerd zijn waardoor trillingen naar omgeving zoveelmogelijk worden gereduceerd.
Het inregelen van veiligheidsmaatregelen ziet de projectorganisatie Uithoornlijn als bijbehorend en verplicht maatwerk. Een bel kan ingesteld worden in volume en lengte van bellen per tijdsmoment op de dag voor mocht een bel noodzakelijk blijken. In deze projectfase is zo'n detail nog niet uitgewerkt. Dat is namelijk afhankelijk van het kruispuntontwerp en de bijbehorende veiligheidsmaatregel bij Aan de Zoom. Dat wordt in de volgende fase uitgewerkt.
In de nota van wijziging kunt u op p. 12 lezen welke (bovenwettelijke) maatregel voor uw deel van het tracé wordt voorgesteld.

Inspreker 89 Reactie 159
Hoe wordt Buitendijks ontsloten voor het (extra) verkeer?In de huidige situatie kun je maar op één manier Buitendijks uitkomen, dit is via Aan de Zoom. Dit leidt nu al tot (potentiële) problemen bij calamiteiten en extra reistijd. Zoals in de rapporten aangegeven, zal het verkeer (fiets en auto) toenemen in de voorgestelde situatie. Hierbij popt de vraag op waarom er geen ontsluiting richting Faunalaan wordt gerealiseerd.
Hoe wordt Buitendijks ontsloten wanneer het beoogde Spoordijk-tracé wordt gerealiseerd?

Antwoord
Het aanpassen van de ontsluiting van de wijk Buitendijks is niet strikt noodzakelijk voor de aanleg van de Uithoornlijn. Het zou vanuit inrichting wel de voorkeur hebben, maar is vanwege het geringe aantal bewegingen niet per se noodzakelijk. Enkele bewoners hebben tijdens de participatiebijeenkomsten laten weten de wijk liever via de Faunalaan ontsloten te willen zien. In de planuitwerkingsfase zal in overleg met de bewoners van de wijk een definitieve keuze worden gemaakt.

Inspreker 89 Reactie 160
Hoe voorkomen we parkeerproblemen bij Aan de Zoom en Buitendijks? In het onderzoek wordt aangegeven dat er parkeerbehoefte gaat ontstaan na realisatie van de Uithoornlijn. Denk hierbij aan mensen vanuit omliggende dorpen en plaatsen. Op dit moment hebben we binnen Buitendijks al een behoorlijk tekort aan parkeerplekken. Ik zie in de schetsen dat er wel fietsenstallingen zijn ingetekend, maar geen parkeerplaatsen. Waarom staan er geen (auto) parkeerplekken ingetekend? Hoe wordt voorkomen dat mensen gaan parkeren in de wijk, waardoor de parkeerproblemen nog groter worden?

Antwoord
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.

Inspreker 89 Reactie 161
Hoe wordt de overlast door bouw werkzaamheden voorkomen? In juli 2014 zijn de eerste woningen binnen project Beleef Buitendijks opgeleverd. Na de eerste realisatie in 2014 zijn recent pas de andere 4 woningen opgeleverd. Dit heeft geleid tot behoorlijk wat overlast, denk hierbij aan:
Geluidsoverlast door bouw werkzaamheden
Moeilijk de wijk uit kunnen komen door blokkerend bouwverkeer

Parkeerproblemen
De bouwactiviteiten zijn recent pas afgerond. U kunt zich voorstellen dat wij niet zitten te wachten op nieuwe bouwactiviteiten, indien de Uithoornlijn aangelegd gaat worden.
Hoe gaat de overlast van de bouw werkzaamheden tot een minimum beperkt worden?
Hoe gaat de veiligheid vanuit de bouw werkzaamheden gewaarborgd worden?
Hoe gaat ontsluiting geregeld worden tijdens de bouw werkzaamheden?

Antwoord
De nadere uitwerking van de bouwfasering komt aan bod in de volgende projectfases. Nadat een definitief ontwerp is vastgesteld kan ook gekeken worden hoe dit ontwerp het beste gerealiseerd kan worden. Het spreekt voor zich dat tijdens de aanleg veiligheid een eis is en overlast zoveel mogelijk moet worden beperkt.

Inspreker 90 Reactie 162
Ik ben tegen het alternatief van de spoorlijnvariant, waarbij de uithoornlijn over het trace van de oude spoordijk rijdt in Uithoorn dwars door de Legmeer. Dit heeft te maken met
1 Geluidsoverlast. Het voorziene tracé voor de Uithoornlijn loopt dwars door woonwijk de Legmeer. Met de voorgenomen frequentie van een tram per 6 minuten in de spits, gaat dit voor veel geluidsoverlast zorgen. Elk uur trekken er dan 24 trams voorbij. Het geluid van de tram zelf, maar ook het belletje bij het sluiten van de deuren, het signaal bij de spoorwegovergang etc. zorgen voor veel geluidsoverlast bij omwonenden. En dit van 6 uur ’s morgens tot even na middernacht. Elke dag weer. Daarnaast zal de bocht bij Buitendijks voor veel geluidsoverlast zorgen.

Antwoord
Het geluidsonderzoek toont aan dat op dit deel van het tracé ruim onder de voorkeursgrenswaarde wordt gebleven. De nadere uitwerking van de inrichting van kruispunten met bijbehorende veiligheidsmaatregelen en mogelijk lampen en/of bellen is voor de volgende projectfase. De bocht bij Buitendijks is zeer ruim voor een tram en zal gering extra geluid veroorzaken. Dit toont het geluidsonderzoek ook aan. In de nota van wijziging op p. 12 kunt u lezen welke (bovenwettelijke) maatregelen op het tracé worden voorgesteld.

Inspreker 90 Reactie 163
2 Parkeeroverlast. De laatste halte voordat het trace naar amstelveen gaat ligt midden in de woonwijk. Alle mensen die de metro zullen gebruiken, ook vanuit de regio, gaan hun auto ook rondom de halte plaatsen. Hier is de parkeergelegenheid in de wijken niet op berekend. Het is nu vaak al erg vol namelijk.

Antwoord
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto’s en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.

Inspreker 90 Reactie 164
3 Veiligheid. De spoorboom overgangen van oude naar nieuwe Legmeer zijn levensgevaarlijk. Zeker met alle kinderen die daar dagelijks meerdere keren oversteken. Het is kritiek ivm scholen en sportvelden. In Amstelveen zijn ze hiervan teruggekomen en worden alle kruisingen juist ongelijkvloers aangeleged. Dat in Uithoorn dan alsnog wordt gekozen voor een onveilige variant is onbegrijpelijk.

Antwoord
Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een 'gewone' lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. In Amstelveen worden ongelijkvloerse kruisingen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te verbeteren.
In de nota van wijziging kunt u op p. 12 lezen welke (bovenwettelijke) maatregel voor uw deel van het tracé wordt voorgesteld. In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.
De huidige slagbomen bij de busbaan worden niet gebruikt bij de Uithoornlijn. Voor trambanen worden veiligheidsmaatregelen toegepast die minder storingsgevoelig zijn. Als de Uithoornlijn wordt aangelegd, wordt de bushalte op deze locatie verplaatst omwille van veiligheid en doorstroming van de tram, de oversteek vervalt dan ook.

Inspreker 90 Reactie 165
4. Potentiële gebruikers. De haltes waar ze nu voorzien zijn, liggen ineen omgeving waar juist weinig personen wonen die gebruik zullen maken van de uithoornlijn. Het gaat veelal om koopwoningen in het duurdere segment waarvan de bewoners zich veelal verplaatsen met eigen vervoer.
De inwoners van Uithoorn die wel gebruik zullen maken van de tramlijn, worden juist via dit tracé niet bereikt. De haltes liggen te ver weg van de woningen van de potentiële gebruikers (bijvoorbeeld de bewoners van de Europrei flats en de ouderen in de omgeving van Zijdelwaard).Het enige alternatief is de keuze voor een halte bij de nieuwe Mac Donalds / Shell.Hier is voldoende ruimte voor parkeergelegenheid en het neemt de risico's met betrekking tot veiligheid alsook de geluidsoverlast weg. Er is meerdere
malen toegezegd dat deze variant onderzocht zou worden, maar dat is nooit serieus gebeurd.

Antwoord
Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé bij die variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing.
Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden.
De doelstelling "Meer OV voor minder geld" wordt hiermee niet gehaald. Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.
Het tracé is zo gekozen dat het zoveel mogelijk adressen binnen korte loopafstand van de halte liggen.

Inspreker 91 Reactie 166
Lekker dan .. Tot station amsterdam zuid😖. Daar worden we echt beter van. ik heb nou een rechtstreekse verbinding naar centraal, via museumplein, leidseplein, spui, dam..... Dwz een rechtstreekse verbinding naar Concertgebouw, musea, bioscoop, grachtengordel. Kortom Cultureel Amsterdam!Wat moet ik met station Zuid? Laat het niet gebeuren Bovenstaande alinea was mijn eerste reactie op de informatie die plotseling via

"het Parool" bij mij in Uithoorn op de deurmat viel. Vol ongeloof dat ik dit uit een Amsterdamse krant moest vernemen, las ik de info even door. Inmiddels heb ik meer gelezen en is mijn mening er niet bepaald positiever op geworden. Laat ik puntsgewijs even opnoemen wat mij tegen de borst stuit:Een heel rendabele buslijn (170) zal verdwijnen. Zeer fijnmazig verzorgt deze bus het openbaar vervoer richting cultureel Amsterdam. l(zie boven). Niet alleen voor de inwoners van Uithoorn is dit een aderlating. Ook de dorpsbewoners van de buurdorpen gaan deze rechtstreekse en betrouwbare lijn missen. Mensen die nu in zijdelwaard gebruik maken van deze dienst zullen zich eerst moeten verplaatsen naar Aan de zoom of het oude spoorhuis, terwijl zij voorheen lopend naar deze bus konden. Er werd mij verzekerd dat de frequentie van deze busdienst zou gaan afnemen. Ja ? En? Wie zegt dat de frequentie waarmee een bus rijdt voor de mensen belangrijker is dan het feit dat de bus voor hun deur stopt? Is daar ook onderzoek naar gedaan? Of komt dit antwoord uit een algemene enquete?De tram is een stuk minder flexibel dan een bus. Simplistisch gezegd rijdt een bus om een andere bus met problemen heen, terwijl een kapotte tram het spoor blokkeert. (op de inspraakavond werd mij verzekerd dat er gewerkt gaat worden met nieuw materieel ..... tja.. dat gaat niet stuk zeker ....) Maar werd me verzekerd, dan kun je altijd nog via hoofddorp reizen..... (goed plan !! pffff)Als Amsterdam de vervuilende bussen uit de stad wil weren is daar zeker wat voor te zeggen. de bussen zijn tegenwoordig prima te vervangen door elektrische bussen. Bussen worden afgeschreven en stuk voor stuk vervangen door minder vervuilende bussen, dat lijkt me toch een stuk goedkoper dan de 57 miljoen die ik voorbij heb zien komen.

Antwoord

Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld. In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de ‘Lijnennetvisie’ (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum en geen bussen meer vanuit Uithoorn naar Amsterdam CS.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota).De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 91 Reactie 167

Uithoorn is een dorp: Wie zit er te wachten op een trein look-a-like door ons kleine stukje wandelpad aan de faunalaan? en dan ga ik niet zwijgen over de veiligheid die totaal niet gewaarborgd wordt door twee spoorboompjes bij de spoorwegovergang Bieslook, die al die honderden kinderen (die daar 4x per dag overheen fietsen) tegen moeten houden. (overigens was de verhouding van het water en de breedte van de woonwijk ter plekke op de tekeningen totaal niet in verhouding tot de werkelijkheid, waardoor een en ander ruimer en overzichtelijker lijkt op de tekening dan in werkelijkheid. Bij het neerplanten van de brede school is er gezocht naar een locatie die o.a. zou kunnen voldoen aan veiligheidseisen tbv de rit er naartoe door de ouders en hun kinderen. Is er ook gedacht aan de grote aantallen kinderen die meerdere malen per week gaan sporten op de randhoorn? We zitten niet te wachten op verkeersslachtoffertjes omdat de Uithoornse Politiek "het ziet als een Kans voor Uithoorn om de tram binnen de gemeentegrenzen te halen".

Antwoord

Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de

oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld. In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 91 Reactie 168

Dan is er ook nog het mooie praatje dat "Uithoorn beter op de kaart komt te staan en de amstelkade daar alleen maar profijt uit zal halen". Wat een onzin! Die mensen kunnen nu ook prima met de bus daar komen als ze dat willen. Denk je nu echt dat er meer toeristen richting ons dorp zullen komen als ze in een tram kunnen gaan zitten ipv in een bus? Het wordt criminelen in ieder geval wel makkelijker gemaakt om vanuit Amsterdam Uithoorn Anoniem te bereiken en hier qua inbraak en andere criminaliteit hun slag te slaan. (Een bus heeft een chauffeur, een metro is een stuk anoniemer)

Antwoord

Er zijn geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit stijgt wanneer het OV verbeterd wordt.
Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en 'schoon&heel'. Daarnaast is er camerabewaking in de voertuigen en besteedt de vervoerder (verplicht) veel aandacht aan de sociale veiligheid.

Inspreker 91 Reactie 169

Om terug te komen op de verhoudingen van de gepresenteerde tekeningen in de Thamerkerk: Uithoorn heeft niet zo veel ruimte dat je er zonder de nodige overlast een sneltram doorheen kunt laten lopen. Overlast waar mensen niet om vragen, maar die hen wordt opgedrongen door de politieke partijen, die misschien wel heel erg graag zo'n groot project achter hun naam hebben staan.Het zou de Uithoornse politiek meer sieren als zij werkelijk met hun inwoners in overleg zouden gaan. In gemeentes waar de politiek dicht bij de inwoners ligt * hoeven zij zo'n belangrijk nieuws niet uit een landelijke krant te vernemen. * worden plannen niet gepresenteerd als een min of meer voldongen feit. * zorgen zij ervoor dat het vertrouwen dat de inwoners in hen hebben niet geschaad wordt, immers Uithoorn bestaat niet zonder zijn inwoners. Uithoorn is een dorp en mag een dorp blijven.Die tram hoort hier niet!

Antwoord

Wij hebben op 31 mei belanghebbenden en belangstellenden geïnformeerd over de voorkeursvariant en de start van de consultatieperiode door de verspreiding van de digitiale consultatienieuwsbrief onder abonnees en een persbericht. De dag daarna was alle informatie beschikbaar op de website, zoals eerder aangekondigd op onder meer de gemeentepagina. In het najaar start de besluitvorming in de gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen, Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam.

Inspreker 92 Reactie 170

Ik heb geen bezwaar tegen het aanleggen van de Uithoornlijn. Terwijl deze aansluitend ligt aan mijn achtertuin aan de overkant van de sloot op de spoordijk. Het is belangrijk dat Uithoorn een goede en snelle Openbaar vervoer verbinding heeft met Amsterdam en de rest van de regio en ook voor aansluiting met de trein. Wellicht zal dit mensen stimuleren vaker gebruik te maken van het openbaar vervoer. Met de auto altijd file in de spitstijden van en naar Uithoorn.

Van de busbaan achter mijn huis ondervind ik bijna geen overlast. Wel regelmatig van het rijden van de politie met sirene e.o. andere hulpdiensten over busbaan. Ook te vaak overlast van de vliegtuigen van Schiphol die opstijgen of landen over Uithoorn. Zeer irritant.

Antwoord
Het is begrijpelijk dat u soms overlast heeft van sirenes en vliegtuigen. Voor uw informatie: het is voor de hulpdiensten wel toegestaan om van de busbaan gebruik te maken bij calamiteiten om zo sneller ter plaatse te kunnen zijn.

Inspreker 93 Reactie 171
In aansluiting op ons prettige onderhoud heden avond in de Thamerkerk.
Hierbij onze zorgpunten inzake een tramlijn via het voormalige spoordijkje naar het eindstation oude centrum Uithoorn nabij restaurant Du Nord die wij onder de aandacht willen brengen:
Identiteit en leefbaarheid Uithoorn.
Mensen kiezen (ook wij kozen) Uithoorn vanuit een dorpsideologie, een tram door het hard van het Dorp past niet in dat beeld! Derhalve ervaren wij een Tram als karakter verlies voor Uithoorn met een sterk accent naar stedelijkheid. Ik voorzie dat alle nu gekozen argumenten voor het doortrekken van de tram door Uithoorn zich in de directe toekomst zullen herhalen inzake doortrekken naar Mijdrecht. De leefbaarheid van Uithoorn zal dan lijden onder de intensieve verkeersdruk op het OV traject. Voor mij levert dit een inconsistent beeld op op de visie van de Raad op de leefbaarheid van Uithoorn. Enerzijds pleit de raad voor afsluiting van de Irenebrug inzake de leefbaarheid van het Centrum van Uithoorn te verbeteren anderzijds schetsen de ontwikkelingen een beeld dat men een intensieve OV verkeersader dwars door het centrum ambieert.
Planologisch en planning.
In deze fase ,de Uithoornlijn over de oude spoordijk door de gemeente ,geeft blijk van een aantal bestuurlijke missers en derhalve verspilling van maatschappelijk geld.
1e Nieuwe NU operationele N201 dwars door het beoogde tram traject vereist een veel duurdere bouw tram viaduct.
2e Buitendijks :de zeer recente nieuwbouw wijk Buitendijks dwingt de tram door de zeer nauwe corridor Wederik
- Buitendijks. Een corridor die de mogelijkheden tot het treffen van maatschappelijke esthetisch aanvaardbare inpassing voorzieningen reduceert tot afscherming voorzieningen in "Schermvorm" .
3e Tracé via de busbaan en Zijdelweg tunnel betekend m.i. een verhoogde afschrijving op de recente investeringen in busbaan en busviaduct.

Antwoord
Fijn dat u de bijeenkomst en de gesprekken in de Thamerkerk als plezierig heeft ervaren. Het was onze bedoeling om op deze manier zo veel mogelijk mensen zo goed mogelijk van informatie te voorzien.
Wij zien de komst van de tram naar het dorpscentrum als een kans voor de ontwikkeling van het dorpscentrum. Er is op dit moment geen sprake van het verder doortrekken van de tram naar Mijdrecht.
In het ontwerp van de Uithoornlijn is rekening gehouden met een ongelijkvloerse kruising met de N201. De Uithoornlijn gaat over de N201 heen via aardebanen en een lang viaduct. De kosten hiervan zijn niet veel hoger dan wanneer het viaduct gelijktijdig met de aanleg van de N201 was gemaakt.
Bij de aanleg van de wijk Buitendijks is rekening gehouden met de komst van een hoogwaardige busverbinding over het zelfde tracé waar nu de tramlijn is voorzien. Daar hadden mogelijk ook inpassingsmaatregelen getroffen moeten worden. Bij de inpassing van de tram zal inderdaad met de bestaande bebouwing rekening gehouden moeten worden.

Inspreker 93 Reactie 172
VeiligheidHet oude spoordijk tracé tussen de het oude Legmeer en de nieuwbouw wijk Legmeer west vormt nu de groene long van de wijken. I.p.v. van deze long zal de tram als een "Berlijnse Muur" Legmeer verdelen De sport voorzieningen en de scholen zullen slechts bereikbaar zin middels het gelijkvloers kruizen van de Tramlijn. Eerdere ervaringen met dergelijke voorzieningen blijken een flinke wissel op de veilgheid te hebben getrokken een verantwoordelijkheid die m.i. zwaar op de bestuurlijke schouders zal drukken.

Antwoord
Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 93 Reactie 173
Geluid en privacy.
Geluid . Na wij hebben begrepen veroorzaakt het samenvallen van tram en de verminderde bus intensiteit voor de woningen van de Burg. Kootlaan , een verhoogde geluidbelasting dat er ook langs de zuidzijde van de huidige busbaan een geluidsscherm moet komen. Het is derhalve verbazingwekkend dan te vernemen dat langs het tracé in de bocht Wederik / Buitendijks op basis van de "gemiddelde geluidsnorm" geen voorzieningen vereist zijn.Ik wil hierbij memoreren dat de geluidsnorm een wettelijke norm is die gesteld is ten einde zorg te dragen voor de volks gezondheid .
Onderzoeken schijnen aangetoond te hebben dat een te hoge gemiddelde geluidsbelasting de gezondheid schaad. Vreemd genoeg laat de regelgeving het toe berekeningen te maken eenzijdige scope nl uitsluiten de tram als bron , aanverwante geluidsbelasting ten gevolgen van bv het Station met haar verkeer intensiteit verhoogde aanzuiging, veiligheid voorzieningen bv slagbomen met attentie signaal, attentie signaal van vertrekkende trams of een attentie signaal van de tramconducteur worden buiten de berekening gehouden.
Als we de intentie van de norm beschouwen ,Nl voor komen dat de bevolking aan een te hoge gemiddelde geluidsbelasting bloot komt te staan ,is het zeker op de "bocht" locatie onvatbaar dat men de geluidsbelasting van de vliegtuigen eenvoudig weg negeert.
Ook hier is een aspect die zwaar op de bestuurlijke schouders komt te drukken.
Privacy
Het tracé passeert diverse woningen op nog geen 15m uit te de gevel . De afstand tot de toch al ondiepe tuinen is plaatselijk rond de 5m . M.i is een tuin waar 12x per uur een 60m lange tram met verveelt naar buiten kijkende passagiers een onleefbaar element van de woning geworden.

Antwoord
In deze planstudiefase is een (voor deze fase gedetailleerder dan gebruikelijk) geluidsonderzoek gedaan. Daaruit is inderdaad naar voren gekomen dat een deel van het trace onder de wettelijke geluidsnorm blijft en dat op een ander deel van het tracé, waar de tram en de bus beide rijden, wel geluidsreducerende maatregelen nodig zijn.
De reden waarom er een geluidsreducerende maatregel nodig is bij o.a. Burg. Kootlaan is dan ook voornamelijk omdat daar zowel bussen als trams komen te rijden. Hierbij hebben de bussen een aanzienlijk aandeel in de geluidsbelasting. Geluidsbelasting door bussen in de bocht bij Buitendijks en Wederik is niet aan de orde omdat daar geen bussen rijden. Een ander groot verschil is de ondergrond. Bij Burg. Kootlaan is de ondergond hard (beton of asfalt) zodat over de trambaan ook de bus kan rijden. Bij de bocht is gekozen om geluidsreducerend materiaal tussen de sporen aan te brengen (gras of ballastbed). Dit is mogelijk omdat er geen ander verkeer dan trams op dit deel van het tracé komt. Het geluidsonderzoek toont aan dat er vanuit het wettelijk kader op dat deel van het tracé geen maatregelen vereist zijn.
Een goed inpassingsontwerp houdt ook rekening met overlast die niet in de wetgeving is geregeld. Naast geluid kunt u daarbij denken aan veiligheid, inpassing, zicht en privacy. Op basis van de gesprekken met omwonenden en de consultatieronde wordt in de reactienota op p. 12 een voorstel gedaan voor de bovenwettelijke maatregelen op dit deel van het voorkeurstracé.

Inspreker 93 Reactie 174

Opstap import passagiers., "verkeersoverlast".Voor mij is het een gegeven dat een station in de Legmeer een sterk verkeers aanzuigende werking zal hebben, Immers vanuit de doorgaande wegen is dit de meest bereikbare omgeving en de "Uithoorn " stop die de snelste verbinding biedt richting Amsterdam, Het aantal fietsen ,nu bij de bushalten Zijdelweg , bevestigd deze stelling. Voor bv de bewoners van De Kwakel en het oude Aalsmeer is de Legmeer de optimale opstap plek. De toevoerweg Aan de Zoom en de Faunalaan zullen zwaarbelast worden met extra verkeer en de parkeerdruk in de wijken zal sterk intensiveren en de leefbaarheid benadelen. M.i. zullen ,om dit te beperken , er kostbare regelingen moeten worden bedacht. Het idee dat het station "du Nord" de opstap plek wordt acht ik vreemd.
1e Lijkt mij dat je geen verkeer naar het centrum van Uithoorn wil zuigen.
2e De mogelijkheden voor P&R zijn op zowel de centrum locatie als bij het busstation niet inpasbaar.

Antwoord

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum. Deze zijn daar goed inpasbaar. Bovendien ligt de halte Dorpscentrum langs een hoofdontsluitingsroute, en is daardoor goed bereikbaar. Met bewegwijzering zal hierbij ook actief op worden gestuurd.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Inspreker 94 Reactie 175

De Uithoornlijn kan ik in en met dit plan NIET goedkeuren. De redenen:
1 Het is onbekend hoe de Uithoornlijn de N-201 gaat passeren om gelijkvloers over sloot bij Randweg – In het Rond, Uithoorn uit te komen.

Antwoord

In het ontwerp van de Uithoornlijn is rekening gehouden met een ongelijkvloerse kruising met de N201. De Uithoornlijn gaat over de N201 heen via aardebanen en een lang viaduct.
Vanaf de N201 gezien is de Uithoornlijn ruim voor de Hoofdtocht en de Randweg weer op maaiveldhoogte en gaat deze op maaiveldhoogte verder over de oude spoordijk richting Bieslook en Aan de Zoom. Dit is uitgewerkt in beeldmateriaal (film en 3D-model, te downloaden vanaf de website en staat beschreven in het Inpassingsontwerp Uithoornlijn (rapport 6).

Inspreker 94 Reactie 176

2 Het is onbekend of er beschermde dier en of plantensoorten zijn, doch getoetst is aan de Flora en Fauna wetgeving, waarin deze beschermde planten en diersoorten beschreven zijn.6 Verder of er getoetst is aan de omgevingswetgeving.

Antwoord

Er is een eerste scan op Flora en Fauna uitgevoerd die aantoonde dat er geen beschermde dieren en of plantensoorten op dit tracédeel aanwezig waren. In een volgende projectfase dient deze scan verder uitgewerkt te worden tot een Flora en Fauna onderzoek. Tevens wordt in de volgende projectfase breder gekeken naar de omgevingswet. Er is in deze projectfase al uitvoerig gekeken naar thema geluid en trillingen.

Voor thema geluid zijn op delen van het tracé maatregelen uitgewerkt. Voor thema trillingen werd voldaan aan de richtlijnen.

Inspreker 94 Reactie 177

3 Hoe duur de rit prijs wordt, voortkomende uit het bod op het uitvoeren van deze aanbesteding concessie.
4 Het geen deur tot deur oplossing is met 1 lijn (bus en tram / metro) met Amsterdam Cs – Uithoorn vv.
5 Geen onderzoek gedaan is voor doortrekken van Noord-Zuid lijn Amsterdam via Amstelveen en spoor Uithoornlijn. Een metro is minder storingsgevoeliger dan tram.
7 Of er een opstelplaats in Uithoorn komt en waar, voor de tram / metro stellen, dan wel waar de opstelplaats nou gerealiseerd gaat worden Amstelveenlijn.
8 Te weinig haltes zijn om op de tram / metro op te stappen die dicht genoeg zijn om te lopen door minder validen, als ouderen.
9 Te weinig gekeken is voor behoud 1 buslijn Amsterdam CS – Uithoorn vv.

Antwoord

3. De exploitant van het OV is gebonden aan het de prijsafspraken die jaarlijks worden gemaakt met de Stadsregio. Hij mag abonnementen aanbieden en moet verder een standaard ritprijs per kilometer vragen. Deze betaalt de reizigers als hij gebruik maakt van de OV-chipcard. Het maakt daarbij niet uit of je met een tram of een bus rijdt, alleen het aantal afgelegde kilometers bepaalt de prijs.
5. De Amstelveenlijn mag over een paar jaar niet meer door de metrobuis tussen de stations Amsterdam Centraal en Amsterdam Amstel. Dit is in 2005 besloten om de veiligheid en de punctualiteit te verbeteren. Daarbij is ook onderzocht of de Noord/Zuidlijn dan doorgetrokken kon worden naar Amstelveen, maar dit bleek een te dure variant. In 2013 is besloten tot de ombouw van de huidige lijn 51 tot een hoogwaardige tramverbinding tussen Amstelveen Westwijk en Amsterdam Zuid, waar u kunt overstappen op de Noord/Zuidlijn naar Amsterdam CS. De omgebouwde Amstelveenlijn zal minder storingsgevoelig zijn.
7. Er komt een nieuw opstelterrein voor de trams tussen Uithoorn en Amstelveen.
4+ 8 + 9. Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.

In de ‘Lijnennetvisie’ (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum en geen bussen van Uithoorn naar Amsterdam Centraal Station.

Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrij liggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder. De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Dat geldt zeker voor Amsterdam CS, met een overstap op Amsterdam Zuid.

Inspreker 95 Reactie 178

Aanleg van de tram volgens de voorkeursvariant is een prima initiatief. Wat mij betreft doen!
Twee punten van communicatie:
Aandachtspunten die ik graag nader uitgelegd zie is:
Veiligheid van de voetgangers en fietsers oversteekplaatsen tussen Legmeer Oost en West. Met name omdat veel schoolgaande kinderen naar de Brede school zelfstandig op de fiets naar school gaan.

Antwoord

Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 95 Reactie 179

Communicatie over de bouw zou welkom zijn. Wat gebeurt er met de huidige busbaan als de tram aangelegd wordt en hoe gaan de bussen uit richting Aalsmeer rijden tijdens de aanleg.

Antwoord

In een volgende fase zal een tijdelijk vervoerplan worden opgesteld waar uw vraag in terugkomt.

Inspreker 95 Reactie 180

Een beleidsaspect: Uithoorn zou een intern verkeers- en vervoersplan mogen maken. Snelle fietspaden en autoverbinding van met name de Merenwijk naar het Busstation en van De Kwakel naar halte Aan de Zoom, gecombineerd met voldoende P&R gelegenheid. Sluip parkeren in de wijk is ongewenst. Mensen willen alleen met de tram bij regen als ze droog naar de tram kunnen. Dus niet alleen voorzieningen voor de fiets, maar ook voor de auto.

Antwoord

De locatie van de haltes is zo gekozen dat aangesloten wordt op de bestaande verkeersstructuur. Daarbij wordt in de planuitwerkingsfase nog nadrukkelijk gekeken of aanpassingen nog nodig zijn om goed en veilig bij de haltes te kunnen komen.
Daarnaast is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.

Inspreker 95 Reactie 181

Een ontwikkelaspect:

Uithoorn zou misschien geld kunnen verdienen door nabij de eind halte in het oude dorp een steviger woningbouwprogramma te ambiëren rondom de Burg van Meetelenstraat. Misschien is daarmee een deel van de gemeentelijke bijdrage op termijn terug te verdienen. (Wonen langs de Amstel, werken aan de Zuidas, reizen met de tram!)

Antwoord
Dank voor het advies. Er is op deze locatie al woningbouw voorzien door derden.

Inspreker 96 Reactie 182
De nieuwe tramlijn zal een zeer sterke aanzuiging krijgen van auto's die uit de Kwakel, Aalsmeer , Kudelstaart en Vrouwenakker en ook uit Uithoorn komen. Wordt daar in voorzien?? De tramlijn zelf lijkt me prima.

Antwoord
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meeste extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.

Inspreker 97 Reactie 183
1. Onze woning komt in aanmerking voor geluidsaanpassingen i.v.m. overschrijding >48bd. Een nieuw te plaatsen scherm bij voorkeur hoger dan de huidige situatie om hiermede het zicht op de tram te voorkomen. Eventuele begroeiing dient onderhoudsvrij te zijn.(dus geen klimop etc.)
2. Het huidige scherm staat weer op een klein talud van aarde en zand. Voorkeur om scherm vanaf het terras op te bouwen waardoor wij een veranda situatie kunnen creëren.
3. In de huidige situatie is de begroeiing van bramenstruiken (dus nu aan de busbaan kant) inbraak vertragend. Hoe handhaven we deze vertraging?
4. Plaatsing masten, niet in het zicht van mijn woning.

Antwoord
De locatie van het geluidsscherm staat vast en kan niet dichter naar de gevel van uw woning worden geschoven omdat het geluidsreducerend scherm dan minder geluid tegen houdt: een scherm moet zo dicht en zo hoog mogelijk bij de bron worden neergezet.
Project Uithoornlijn zal uw vraag over de groenvoorziening (bramenstruiken) uitzetten bij de betreffende beheerder. In de komende projectfase wordt bepaald welke organisatie het beheer gaat verzorgen. De beheerder bepaalt ook welk groentype wordt geaccepteerd.
Langs de trambaan komen masten te staan. Na een participatieavond is door u en uw buren gevraagd om de masten aan de noordzijde van de trambusbaan te plaatsen. Dit is door de projectorganisatie Uithoornlijn gehonoreerd. De exacte locatie van de masten wordt in een latere fase uitgewerkt.

Inspreker 98 Reactie 184
1. Allereerst dient u een derde rangeertraject aan te leggen gelijk aan de inzichten in Amstelveen. Deze is ook later aangelegd. Deze bleek noodzakelijk te zijn. Graag worden wij betrokken bij de inrichting daarvan.
3. Kunnen de parkeerplaatsen aan de kant van de Petrus Steenkampweg komen. Daar waar nog van alles gebouwd en opnieuw ingediend moet worden?.
5. Worden alle verkeersproblemen NU op het oude dorp afgewenteld?

Antwoord
1. Voor lijn 5 is inderdaad later nog een derde eindhalte aangelegd. De frequentie van de Uithoornlijn is echter dermate dat er geen derde eindhalte nodig is. Dit is te verklaren uit het feit dat er nu anders wordt omgegaan met rustpauzes. De bestuurder krijgt zijn pauze maar het rijtuig gaat verder met een andere bestuurder. Tevens is de logistiek veel diepgaander uitgewerkt, een stilstaand voertuig kost immers geld. De aankomst -en vertrektijden zijn nu bijvoorbeeld veel meer op elkaar afgestemd. Dat is mogelijk omdat de tramroute betrouwbaar is en daardoor goed ingepland kan worden.
3. De locatie van de parkeerplaatsen wordt uitgewerkt in de volgende projectfase.
5. Er is naar soortgelijke OV-projecten gekeken en onderzocht hoeveel gemotoriseerd verkeer er vanuit de omgeving op de haltes afkomt. Bij soortgelijke OV-projecten blijkt dat de parkeeropgave per halte aanzienlijk meevalt. Weliswaar komt in Uithoorn het merendeel naar verwachting bij het dorpscentrum, maar de aantallen waar het om gaat, zijn zeer gering in verhouding tot de dagelijkse belasting van de wegen.

Inspreker 98 Reactie 185
2. Geluidsschermen op het viaduct van het Thamerlint. Geluidsoverlast is al erg hoog voor de bewoners ter plaatse door te hard rijdend verkeer (Waar niet op wordt toegezien)

Antwoord
Het geluidsonderzoek is langs het gehele beoogde tramtracé uitgevoerd, zo ook bij het viaduct en de eindhalte Dorpscentrum. Vanuit het wettelijk kader geluidshinder zijn er voor de Thamerlaan en Stationsstraat geen geluidsreducerende maatregelen nodig. Op pagina 12 van de nota van wijziging kunt u lezen welke bovenwettelijke maatregelen langs het tracé worden voorgesteld.

Inspreker 98 Reactie 186
4. Kunt u ons VERZEKEREN dat er GEEN bus (nog meer geluidsoverlast en drukte) door de Prins Bernhardlaan/Thamerlint gaat? Waarom is dit busverbod er anders nog niet?

Antwoord
In de nieuwe ov-concessie Amstelland Meerlanden die in december 2017 in gaat, kan de vervoerder volgens het Programma van Eisen zelf een route bepalen. Als de Uithoornlijn inderdaad gaat rijden, ontstaat een nieuwe situatie voor het lijnbusverkeer in Uithoorn waarbij nog steeds de wijken Meerwijk en Zijdelwaard moeten worden ontsloten. Het is niet onmogelijk dat de vervoerder deze via het Thamerlint wil verbinden. Op het Thamerlint is destijds een vrachtwagen en trekkerverbod ingesteld vanwege hun grote massa tot maximaal 50 ton, lijnbussen zijn minder zwaar.

Inspreker 99 Reactie 187
Ik ben voorstander van de Uithoornlijn. Opmerking: Denk aan de parkeerplaatsen bij de stations en vooral het eindstation.

Antwoord
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen

Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Inspreker 100 **Reactie 188**

Wij maken ons grote zorgen om de parkeergelegenheid in onze wijk (Legmeer-West).
Wij zijn van mening dat mensen uit De Kwakel, Aalsmeer en omtrek NIET doorrijden naar het dorpscentrum, maar in de buurt van halte Aan de Zoom parkeren.Simpelweg omdat ze er langskomen. Doorrijden naar het centrum is dan natuurlijk kolder en scheelt ook in de kosten, omdat je 2 haltes minder ver hoeft. Op dit moment worden daar geen extra parkeervoorzieningen getroffen, hebben wij begrepen. Aangezien er (nog geen) auto verbinding is van Aan de Zoom naar de Faunalaan parkeren mensen bij ons in de wijk. Dat lijdt tot overlast en gevaarlijke situaties ook met schoolgaande kinderen. Er gaan in de Legmeer-West zo'n 1000 kinderen naar de Brede School. Een groot deel hiervan gaat per fiets en moet over gelijkvloerse kruisingen de trambaan oversteken. Wij zijn niet tegen de Uithoornlijn, maar wel VOOR veiligheid en rust en ruimte in de wijk. Zeker voor onze kinderen een veilige situatie om veilig naar school te kunnen. Het is nu al drama 's morgens om de wijk uit te komen, laat dat alstublieft niet verergeren !!

Antwoord

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.

Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen,
evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen
verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld. In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Er bestaan speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 101 **Reactie 189**

Goed dat de Uithoornlijn er gaat komen. Dit is zeker van toegevoegde waarde voor Uithoorn in zijn geheel. Graag wel rekening houden met het zo "geluidsloos" maken als mogelijk, vooral bij het aanrijden/remmen rondom de haltes. Evenals de geluidssignalen van de tram zelf (piep signalen bij het openen/sluiten van deuren).

Antwoord
Project Uithoornlijn neemt het thema geluid uiterst serieus. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsopnderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Wij zijn echter ook bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs het tracé.

Inspreker 101 Reactie 190
Daarnaast van belang om de oversteek bij de tramhaltes kindvriendelijk te maken.

Antwoord
Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 102 Reactie 191
Grote zorgen over de kruising Aan de Zoom/Faunalaan met de tram: De atletiekvereniging organiseert elk jaar een hardloopwedstrijd (Uithoorns Mooiste, 10 mijl). Door de komst van de tramlijn op bovengenoemde kruising zou de hardloopwedstrijd niet meer plaats kunnen vinden. De tram kan namelijk niet stilgelegd worden en de hardlopers ook niet. Hetzelfde geldt voor de avondvierdaagse. Dit kruispunt levert een onveilige situatie op, aangezien er op vier avonden 2000 personen (grotendeels kinderen) over de kruising moeten. De vrijwillige verkeersregelaars worden daarmee extra belast en het levert een ongewenste situatie op (te veel stress). Tevens zorgen over de Bredeschool, evenemententerrein en de sportverenigingen.

Antwoord
Wij begrijpen dat de komst van de UIthoornlijn de mogelijkheden voor het parcours voor de Uithoorns Mooiste 10 mijl lijkt te beperken. Wellicht zijn er alternatieve routes mogelijk, of kan de tram tijdelijk worden stilgelegd. Hierover kan de organisatie van het evenement tegen die tijd (wel ruim op tijd) in overleg treden. Een avondvierdaagse is een evenement zonder wedstrijdcompenent de prestatie hangt niet af van het moment van vertrek en aankomst. Bij kruispunten gaat een avondvierdaagse altijd goed om met de veiligheid van alle verkeersdeelnemers. Bij een tramoversteek blijven de veiligheidsregels van de oversteek van kracht, ook in tijden van een evenement als een avondvierdaagse. Hier zal de organisatie van de avondvierdaagse eenvoudig maatregelen kunnen nemen. Ook in andere gemeentes waar een tram rijdt worden evenementen georganiseerd zoals een avondvierdaagse.
Verder is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn uiteraard topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.

Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 102 **Reactie 192**
Is er nagedacht over een beveiligde (bewaakte) fietsenstalling bij het spoorhuis?

Antwoord
Er is in deze fase onderzocht welke (fiets)parkeeropgave er is bij de haltes van de UIthoornlijn.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen
In de volgende projectfase wordt deze parkeeropgave verder uitgewerkt.
Er wordt uitgegaan van onbewaakte bovengrondse parkeerplaatsen.

Inspreker 103 **Reactie 193**
Wil het openbaar vervoer in Uithoorn kwalitatief hoogwaardig en frequent blijven, dan kies ik voor de tramlijn. De geluidsnorm zal niet hoger liggen dan bij de bussen die nu rijden. Daarnaast kies ik ervoor vanwege een hogere frequentie, geen last van opstoppingen, een hinder waar de bus wel mee te maken heeft, en het feit dat een tram minder belasting van het milieu betekent.
Natuurlijk zullen er offers gebracht moeten worden, onder andere door de mensen die vlakbij het tracé wonen, maar dat is procentueel een kleinen groep. Daarnaast zijn huizen die vlakbij openbaar vervoer/ haltes liggen niet onaantrekkelijk voor kopers. De geluidsoverlast schijnt gering te zijn. Inwoners die in een gemeente wonen die dagelijks te maken heeft met stijgend en dalend vliegverkeer zouden dan eerder daarover moeten klagen, dan over een tamelijk stille tram.
Kortom, ik sta achter het plan voor een tramlijn naar Uithoorn. En liefst het eindpunt in het dorpscentrum!

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 104 **Reactie 194**
De tram zal voldoen aan de geluidseisen. De overgangen idem. Maar denkt u aub ook aan de stroom reizigers van en naar de tram. Als omwonende zullen we vooral de nachtelijke vertrekken en aankomsten als hinderlijk kunnen gaan ervaren. De plekken zijn veelal ook ontmoetingsplaatsen. Dit ligt niet aan de aanleg, maar mi niet minder belangrijk.

Antwoord
De tram zal vermoedelijk van begin dienstregeling (in de ochtend rond 6 uur) rijden tot einde dienstregeling (rond 01.00 uur). Dat kan inderdaad betekenen dat er op die tijden mensen in- en uitstappen.
De vervoerder doet er zo veel mogelijk aan om de sociale veiligheid in de tram en op de haltes te vergroten. Bij de inrichting van de haltes wordt hier ook rekening mee gehouden.

Inspreker 105 **Reactie 195**
Ik ben het oneens met de komst van de Uithoornlijn mede voor de veiligheid van onze kinderen en de in mijn ogen te grote geluidsoverlast. Ook verliezen we een hoop privacy en zal de waarde van ons huis ook minder worden . Er gaat ook weer veel groen verloren en laten we eerlijk zijn Uithoorn is geen STAD !!!! dus waarom een tramlijn ??

Antwoord
Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.
Het geluidsonderzoek is langs geheel het beoogde tramtracé uitgevoerd, zo ook bij Langs de Baan. Vanuit het wettelijk kader geluidshinder zijn daar geen geluidsreducerende maatregelen nodig. Op basis van de gesprekken met omwonenden en de consultatieronde wordt in de reactienota op p. 12 een voorstel gedaan voor de bovenwettelijke maatregelen op o.a. dit deel van het voorkeurstracé. Daarbij wordt ook gekeken naar maatregelen om het verlies van privacy door inkijk vanuit de passerende tram in de tuinen en/of huizen zoveel mogelijk te beperken.

Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan inderdaad in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de inpassing zodanig vorm te geven, dat er sprake blijft van een groene uitstraling.

Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de gemeente Uithoorn.

Inspreker 106 Reactie 196
Twee ideeen mbt inpassing bij de (eventuele) eindhalte Station:
Indien de tram zoveel mogelijk in de as van de tram baan ligt, is de kans op rail/wiel geluid minimaal, want er is geen korte S-bocht nodig. Bussen hebben een kleinere draaicirkel, dus de twee s-bochten voor een bus lijken mij makkelijker inpasbaar. Deze moeten daar tenslotte ook halteren.
2) Wat doet u met de bewoners uit Amstelhoek die via de busbaanbrug de
kortste route naar dat station hebben??

Antwoord
Dank voor het insturen van uw ideeen.
1) In een eerdere ontwerpfase kwam dit ontwerpidee ook bij het technisch projectteam op tafel. Dit is onderzocht maar helaas niet uitvoerbaar gebleken. Het zou bochten schelen en enig contactgeluid naar de omgeving. De haltes moeten echter toekomstvast zijn en de mogelijkheid kunnen bieden voor twee gekoppelde tramstellen. Daardoor moet de halte minimaal 65 meter lengte hebben. Het voornemen is om een eilandhalte te maken zodat de reiziger op de halte kan bepalen welke tram als eerste vertrekt. Dit systeem in het verlengde leggen van de busbaan zorgt ervoor dat er geen bus meer met twee bochten om de halte heen kan rijden zonder grond van derden nodig te hebben.
2) Het probleem is bekend, maar er zijn geen makkelijke oplossingen voor handen omdat de busbrug te smal is voor een voetpad.

Inspreker 107 Reactie 197

Wij gaan volgend jaar in de Faunalaan wonen, dus er zou dan een voorgestelde halte er recht tegen over komen. Zelf vind ik het heel fijn dat er een tram halte komt zodat ik makkelijk overal heen kan. Maar ik ben heel bang dat het heel veel geluid gaat opleveren. Van de bel als een tram weg rijd en (als ze er komen) slagbomen. Deze dingen maken best een herrie, ik wil hier liever geenlast van hebben! Want als je in je tuin zit en je hoort de hele tijd gerinkelis dat niet fijn. Ook zal dit geluid dan s 'nachts zijn waardoor je er last mee hebt als je wil slapen.

Antwoord

Er is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd. Per woning is uitgerekend hoeveel geluid er gemiddeld op de gevel komt als een tram over dit tracé gaat rijden. Op basis van dit onderzoek is duidelijk waar wettelijk vereiste maatregelen (zoals geluidsschermen) moeten worden genomen om onder de voorkeursgrenswaarde te blijven. Dit is het geval op een aantal locaties waar sprake is van een combinatie bus en tram op de huidige busbaan. Daarnaast is in kaart gebracht welke extra maatregelen, zoals (geluidwerende) zichtschermen, mogelijk zijn voor het tracé van de oude spoordijk (tussen Randweg en huidige busbaan). Hierbij spelen bijvoorbeeld ook veiligheid,inpassing, zicht en privacy. Op basis van de gesprekken met omwonenden en de consultatieronde wordt in de reactienota op p. 12 een voorstel gedaan voor de bovenwettelijke maatregelen op dit deel van het voorkeurstracé. Als in de verdere uitwerking van de Uithoornlijn blijkt dat op kruispunten bellen noodzakelijk zijn, dan wordt gekeken of het geluid in de avond en vroeg in de ochtend gereduceerd kan worden. Dat gebeurt in overleg met de gemeente en veiligheidsadviseur en is maatwerk.

Inspreker 107 Reactie 198

Ook ben ik bang als er een overdekt iets komt dat er veel hang jongeren komen, zelf en mijn broertje en zusjes zouden dit niet fijn vinden. Want de laatste tijd roepen ze ook van alles. Met het gevolg dat we liever niet meer naar buiten willen/durven. Ik zou het nogmaals heel fijn vinden als er een trambaan komt maar wil zeker geen geluidsoverlast en hangjongeren.

Antwoord

Bij de planuitwerking zal rekening worden gehouden met de inrichting van de haltes om sociale veiligheid te bevorderen en bijvoorbeeld " hangen" te voorkomen.

Inspreker 108 Reactie 199

Geachte lezer,
De Uithoornlijn is voor mij een fantastische uitkomst. Dagelijks van deur tot deur (Daniel Goedkoopstraat, via halte Over-Amstel) reis ik nu gemiddeld 60 minuten. Als tenminste de metro 51 niet is uitgevallen voor de zoveelste keer.. De nieuwe lijn via het Spoordijktracé zal voor mij betekenen dat ik veel minder hoef te fietsen, de hele file met de bus kan overslaan, EN minder hoef over te stappen. Dit is ge-wel-dig. Wat betreft geluidsoverlast maak ik mij totaal geen zorgen, de overvliegende vliegtuigen in mijn wijk veroorzaken meer decibel dan elke tram of metro die ik tot nu toe heb gehoord! Daarnaast wordt er belooft dat de tram betrouwbaarder en sneller zal zijn! Wat mij betreft mag het tempo erin en de akkoord stempel erop.

Antwoord

De regelmatige verstoringen op de huidige lijn 51 is één van de redenen waarom deze lijn wordt omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding. In de komende jaren wordt de Amstelveenlijn omgebouwd én er zullen straks andere trams over rijden. Daarmee wordt de kans op een verstoring fors verlaagd.

Inspreker 109 Reactie 200

Ik ben tegen: Tramlijn is totaal niet flexibel dit behaal je wel met bussen, als er 1 kapot is sta je al stil in een tram.
Oversteek naar de Legmeer gaat verdwijnen vanuit het Kootpark, hier ben ik persoonlijk niet blij mee, en totaal onhandig om in de andere wijk te komen.
De rij-bewegingen gaan ontzettend toenemen dan wat we nu hebben met de bus.
Ik denk dat als je een bus zo laat lopen ipv de tram er minder mensen tegen zijn. Vooral omdat ondanks alle verhalen die ik hier hoor het maatschappelijk onverantwoord weggooien van geld is.

Het is tevens een utopie om te denken dat er meer toeristen naar Uithoorn komen door de tramlijn, dan zal er wel iets meer moeten gebeuren dan een tramlijn. Succes!

Antwoord
Bij verstoringen is het mogelijk via overloopwissels een deel van de dienstregeling in stand te houden. Bij geplande werkzaamheden of langdurige verstoringen worden, net als nu, bussen ingezet.
Het is nodig om de huidige bushalte bij het Kootpark te verplaatsen, onder andere vanwege de doorstroming. Ook de oversteek kan niet op de huidige locatie worden gehandhaaafd. De frequentie van de bus en de tram zullen zodanig zijn, dat de oversteek in de spits moeilijk oversteekbaar zal zijn. Overwogen wordt om de oversteek te verplaatsen, maar dat kent ook nadelen. In de planuitwerking wordt bekeken of dit de voorkeur heeft of dat de oversteek geheel komt te vervallen.

Inspreker 109 Reactie 201
Remweg van een tram is veel langer/meer ongelukken.
Het is een utopie om te denken dat de schoolgaande fietsers vanuit Aalsmeer langs de trambaan gaan fietsen dan doen ze nu ook niet, ze fietsen nu over de Burg. Kootlaan eind Sportlaan en gaan daar het fietspad over over het viaduct naar de scholen, hier krijg je onveilige situaties van op het einde van de straat.
Fietst allemaal door elkaar.
Diefstaltoename door doortrekken tramlijn.

Antwoord
Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Er bestaan speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.
De trambaan komt geheel gescheiden te liggen van fietspaden. Fietsers vanuit Aalsmeer kunnen via de Faunalaan en oversteek Aan de Zoom of via het fietspad langs Burg. Kootlaan en Zijdelweg rijden. Een andere mogelijkheid is nu niet opgenomen in het ontwerp. Optioneel is een extra fietsdoorsteek apart over de bus- en trambaan bij Buitendijks en Wederik. Maar deze draagt niet veel bij aan de ontsluiting tussen de wijken. Om die reden is deze als optie opgenomen en kan deze eventueel worden aangelegd als veel bewoners hier belang aan hechten.

Inspreker 109 Reactie 202
Ook is er meer geluidsoverlast dan je met een bus hebt, de toekomst van de bus gaat sowieso veranderen. Parkeeroverlast ga je krijgen. En er zijn nu al te weinig parkeerplekken in de wijken.

Antwoord
Voor project Uithoornlijn is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd. Daarin is ook onderzocht of een tram meer geluid produceert dan een bus. De uitkomsten waren dat een bus meer geluid produceert. Een tram is langer dan een bus waardoor het geluid van een tram langer te horen is maar minder hard is dan het geluid van een bus. Geluidshinder wordt berekend naar gemiddeld geluid over een dag. Ook bij gemiddelde geluidswaarden komt een bus ongunstiger uit het geluidsonderzoek omdat er minder trams zullen rijden dan bussen en omdat een tram stiller is dan een bus, ondanks de lengte van de tram.

Er is ook onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Inspreker 110 **Reactie 203**

De komst van de tram wordt door mij toegejuicht. Het wordt m.i. een betrouwbare verbinding tussen Amsterdam/Amstelveen en Uithoorn(incl.het achterland), die nu voornamelijk wordt gevormd door de Zijdelweg(n.b. een 2 x 1- baansweg). Immers de Legmeerdijk ligt uit de route en heeft het veilingverkeer. De Noorddammerweg is om onduidelijke redenen afgesloten voor doorgaand verkeer. Niet helermaal betrekking hebbend op de komst van de tram, is het een onbegrijpelijk feit dat de Bovenkerkerweg wel een ondertunneling kreeg. (waarschijnlijk heeft die besluitvorming plaats gevonden in een tijd dat ik niet in Uithoorn woonde).
Dat er nu veel bezwaren zijn is onontkoombaar: dat gebeurt bij alles wat nieuw is. Uit ervaringen in Amstelveen, waar ook veel bezwaren waren tegen de aanleg van de lijnen 5 en 51, blijken de beren en leeuwen wel mee te vallen. Angst voor lawaai, de komst van criminaliteit en het wegvallen van de bushalte "op de hoek" speelden ook daar een grote rol.
Tegenstanders hebben hun eigen redenen om een tegengeluid te geven maar moeten wel met respect op de feiten gewezen worden. En wie weet, misschien hebben ze soms wel een punt .
Wat betreft de tracékeuze en de voorgenomen haltes kan ik kort zijn: daar kan ik mij geheel in vinden.

Antwoord

Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 111 **Reactie 204**

Wij gaan aan de Faunalaan wonen, de tramhalte komt ongeveer voor onze deur.

- Ivm geluiden van een tram die belt bij weggaan, zouden we graag of willen dat er niet gebeld wordt, ivm met de geluidshinder of een geluidsvriendelijke bel gebruiken.
- Bij de overgang en slagbomen, graag ook zonder geluid en evt alleen met knipper licht. Alle geluiden die bij een overgang horen graag gereduceerd tot een minimum, dit geeft de meeste geluidhinder.
- Voor fietsen stalling en dat dit kan uitnodigen voor hangjongeren een fietsen stalling zonder dak of hele lage waar je alleen je fiets onder kan schuiven en met doorzichtig dak.

Antwoord

Wij begrijpen uw zorgen over het belgeluid bij de tramoversteken. Op dit moment kunnen wij nog niet zeggen welke maatregelen bij de oversteken worden getroffen en of en welke waarschuwingsalarmen daarbij worden toegepast. In de planuitwerkingsfase wordt dit verder uitgewerkt. Een bel kan ingesteld worden in volume en lengte van bellen per tijdsmoment op de dag als mocht blijken dat een bel noodzakelijk is.

In het huidige inpassingsontwerp wordt rekening gehouden met fietsenstallingen bij elke halte inclusief een lage overkapping van glas zoals die bij treinstations ook staan. Bij de planuitwerking zal rekening worden gehouden met de inrichting van de haltes en fietstenstallingen om sociale veiligheid te bevorderen en bijvoorbeeld "hangen" te voorkomen.

Inspreker 111 Reactie 205

Verder maak ik mij zorgen over de stroom mensen van en naar de tram toe en de evt overlast die dit bezorgd. Zeker in de avond. Ik weet niet zo goed wat hiervoor een oplossing is.

Antwoord

Buiten de spits (dus in de late avond) rijdt de tram minder vaak en worden veel minder reizigers verwacht dan tijdens de ochtend-en avondspits. De haltes worden sociaal veilig ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en 'schoon&heel'. De verwachting is dat daarmee eventuele overlast van stromen mensen beperkt wordt.

Inspreker 112 Reactie 206

Ik ben het oneens met de komt van de Uithoornlijn, hieronder een aantal argumenten:
Veiligheid: de kinderen kunnen niet meer veilig en alleen over straat, zij moeten nu een spoorbaan oversteken wat ik persoonlijk niet veilig vindt. Ik hoop dat de gemeente Uithoorn aan de inwoners van Uithoorn denken en aan de kinderen die veilig naar school moeten kunnen!!!!!!

Antwoord

Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 112 Reactie 207

Groen: er gaat zoveel groen weg, waar onze kinderen voetballen of picknicken op het grasveld. Er is al zo weinig natuur in Nederland.

Antwoord

Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de tram zodanig in te passen dat er sprake blijft van een groene uitstraling.

Inspreker 112 Reactie 208

Geluidsoverlast: de tram gaat achter tuinen langs, waardoor deze mensen niet alleen hun privacy kwijt raken maar ook hun uitzicht waarom ze voor deze woningen hebben gekozen. Mocht het plan toch doorgaan, zou ik het persoonlijk erg belangrijk vinden dat er naar de bewoners wordt geluisterd en dat zij met z`n allen mogen bepalen wat voor een scherm er eventueel komt. Dorp: Uithoorn is een dorp, als wij in een stad hadden willen wonen met zoveel mogelijkheden qua OV hadden we wel voor Amsterdam of Amstelveen gekozen.

Antwoord
Het geluidsonderzoek is langs geheel het beoogde tramtracé uitgevoerd, zo ook bij Langs de Baan. Vanuit het wettelijk kader geluidshinder zijn er bij Langs de Baan geluidsreducerende maatregelen nodig. Op basis van de gesprekken met omwonenden en de consultatieronde wordt in de reactienota een voorstel gedaan voor de wettelijke en bovenwettelijke maatregelen langs het tracé. Dit zal vervolgens in de volgende fase worden afgestemd met de omwonenden. Bij het bepalen van de bovenwettelijke maatregelen speelt bijvoorbeeld ook het beperken van het verlies van privacy (inkijk vanuit de passerende tram in de tuinen en/of huizen) een rol. Niet iedereen zal dezelfde wensen hiervoor hebben. Waar voor de één het geluid en het zicht op de tram heel zwaar weegt, zal een (hoog) scherm voor anderen juist als een verlies aan uitzicht worden gezien. Daarnaast zijn er vanuit verkeersveiligheid ook eisen aan het zicht op en vanuit de tram. Tenslotte moeten ook het algemeen belang en de algemene ruimtelijke kwaliteit worden meegewogen. Dat betekent dat bij de uiteindelijke keuze met al deze verschillende aspecten rekening moet worden gehouden. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Inspreker 113 Reactie 209
Ik vind het idee van de Uithoornlijn een heel goed idee. Ondanks dat er twee auto's voor de deur staan, maak ik regelmatig ik gebruik van het openbaar vervoer dat vanuit Uithoorn rijdt richting Amsterdam en/of Haarlem. Als dit vervoer wordt verrijkt met een snellere en ook milieuvriendelijker manier van reizen dan vind ik dat alleen maar een fijn idee. Zelf woon ik niet in Uithoorn, maar het lijkt mij voor een stad als Uithoorn een bijzondere kans op mooi en hoogwaardig open baar vervoer.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 114 Reactie 210
Jaren geleden hebben mijn vrouw 12 en ik de komst van de sneltram in Amstelveen meegemaakt. Precies of bijna precies hetzelfde lawaai als nu met de gedachte doortrekking naar Uithoorn, Daarmee wil gezegd zijn dat er veel bezwaren zullen zijn tegen die doortrekking. Maarrrr……. als die doortrekking helemaal een feit is dan zouden er nog meer bezwaren komen als men die doortrekking ongedaan wil maken. Zo is het tenminste in Amstelveen en omgeving. U voelt het al, ik ben voor de sneltram en wel tot het oude treinstation in het oude dorp, Als je de informatie die aan de wanden hangt goed op waarde schat is er geen andere conclusie om de toekomst qua openbaar vervoer goed en afdoende tegemoet te
treden.
Daarmee wil ik niet zeggen dat er niet naar de tegenstrevers moet worden geluisterd. Men kan door een aantal extra voorzieningen te treffen die tegenstemmers tegemoet komen. Heel belangrijk. Maar er is nog een grote reden om de tramlijn door te trekken. Deze heb ik niet op de informatie aangetroffen. En dan gaat het hierom. Uithoorn heeft kennelijk een eigengereide bril op als het gaat over verkeersverbindingen. Je hoeft alleen maar de discussie over de Irenebrug te volgen. Geen verstandige werkwijze. Hetzelfde kom je tegen bij het afsluiten van het aantal verbindingen met Amstelveen/Amsterdam Als de Zijdelweg verstopt raakt - en daar is niet veel voor nodig, wat je ook ziet met de nieuwe N 201 – dan staat de hele verkeersstroom in de file en is het achterland of het voorland onbereikbaar. Dus sneltram door trekken en wel zo snel als mogelijk.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 115 Reactie 211
Ik vind het een positieve ontwikkeling voor Uithoorn. Wij hebben net een huis gekocht in Legmeer West. Het twijfelpunt om in Uithoorn te wonen, lag bij het openbaarvervoer (de afwezigheid van een treinverbinding). De tramverbinding zal een positieve bijdrage leveren aan de bereikbaarheid. Echter vind ik het wel van belang dat er voldoende groen om de tram heen wordt geplaatst. Vanuit Legmeer West is nu veel groen op de dijk waar de tram geplaatst wordt aanwezig. Ik vind het belangrijk dat de tram gecamoufleerd wordt door groene struiken,bomen etc. En dat er tussen de tramrails gras wordt geplaatst. Op deze manier houden we Uithoorn bereikbaar en groen.

Antwoord
Het is inderdaad de bedoeling om de Uithoornlijn ‘groen in te passen’.

Inspreker 115 Reactie 212
Wij komen dichtbij de tram te wonen, waardoor ik het ook belangrijk vind dat de wielen en treinstellen voorzien worden van geluidsdempende materialen. Zodat we op een zonnige dag in de tuin geen piepende tramgeluiden horen.

Antwoord
Het geluid dat een tram met zich meebrengt hangt af van de infrastructuur (de rails), de inpassing (ondergrond rails) en het materieel en de frequentie waarmee gereden wordt en het eventueel medegebruik van overig verkeer. Voor de Uithoornlijn geldt dat over een grote lengte het geluid naar omgeving gering is doordat er een grasbaan of een ballastbed kan worden toegepast. Het nieuwe trammaterieel dat op de Uithoornlijn ingezet wordt, is stiller dan de huidige trams in Amsterdam. Daarnaast ontbreken scherpe bochten die veelal extra geluid veroorzaken.

Inspreker 115 Reactie 213
Daarnaast vind ik het ook van belang dat de tram oversteken veilig worden gemaakt, door slagbomen te plaatsen. Dit om te voorkomen dat kinderen of andere personen toch nog snel door rood gaan om voor de tram aan de andere kant van de weg te komen. Succes met de uitwerkingen van het plan. Laat die Tram maar komen .

Antwoord
Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma’s om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 116 Reactie 214
Ik ben tegen de tramlijn in Uithoorn. Ga voor de variant tot het Shell-station! Dan blijft alles op Amstelveens grondgebied. Liever ook niet meer bus of tram-bewegingen over de busbaan. Er is een zichtscherm, maar niet hoog genoeg om de bovenleidingen te markeren. Succes.

Antwoord
Op verzoek van bewoners van Uithoorn is een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé bij die variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing.
Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling “Meer OV voor minder geld” wordt hiermee niet gehaald.

Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Een scherm met een hoogte die nodig is om de bovenleidingen niet meer zichtbaar te maken (ongeveer 5 meter) behoort niet tot de optie. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Inspreker 117 **Reactie 215**
Geachte heer, mevrouw,
Ik ben voor de Uithoornlijn! Ik kan niet wachten totdat deze er is. Eindelijk een snelle verbinding met de rest van de wereld. De bus is 1 suffe bende….eeuwig te laat, of deze komt niet opdagen. OV informatie die voor geen kant klopt, en tot slot altijd zitplaatsen te kort. De TRAM dat is DE OPLOSSING voor Uithoorn en omstreken. 2020 duurt mij nog veel te lang, als het mogelijk is gelijk in oktober 2016 beginnen, dat is ook nog eens goed voor de werkgelegenheid. Vanaf halte “Aan de Zoom” ben ik dan met ongeveer 24 minuten in Amsterdam. Dit is perfect! Dus genoeg gepraat, neem een besluit en laat de bouw beginnen.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 118 **Reactie 216**
Ik ben voor een trambaan, let wel op geen verbinding voor fietsers naar legmeer. De aantakking die 2x de trambaan kruist. Ook fijn zou zijn als eind station in Amsterdam niet Amsterdam Zuid zou zijn maar Amsterdam Centraal. succes

Antwoord
In het inpassingsontwerp is opgenomen dat de huidige fietsverbinding komt te vervallen vanuit veiligheid en doorstroom voor bus en tram. Eventueel kan deze naar het westen worden verplaatst. Daar zijn voor- en nadelen aan verbonden. Mede op basis van de reacties in deze consultatieronde zal in de planuitwerkingsfase een keuze worden gemaakt of de oversteek wordt verplaatst of zal komen te vervallen. Het is goed om te weten dat dit niet uw voorkeur heeft.

Uw wens om door te rijden naar het Centraal Station is begrijpelijk. Dat is echter helaas niet mogelijk. De Amstelveenlijn mag over een paar jaar niet meer door de metrobuis tussen de stations Amsterdam Centraal en Amsterdam Amstel. Dit is in 2005 besloten om de veiligheid en de punctualiteit te verbeteren. In 2013 is o.a. om die reden besloten tot de ombouw van de huidige lijn 51 tot een hoogwaardige tramverbinding tussen Amstelveen Westwijk en Amsterdam Zuid, waar u kunt overstappen op de Noord/Zuidlijn naar Amsterdam CS. Ook kunt u hier overstappen op alle andere bestemmingen in Amsterdam, via bus, tram en metro. De reis naar Amsterdam CS wordt daarmee korter dan de huidige OV-verbinding.

Inspreker 118 **Reactie 217**
Verder een laag scherm aan de zijde van de Kootpark ivm sociale veiligheid van de fietsers. Aandacht voor het kruispunt op het einde van mijn straat (richting de bus/trambaan), met het oog op meer fietsers die naar het Alkwin en Thamen gaan. Kruispunt is nu al onoverzicherlijk en eigenlijk te smal met fietsers van 2 zijden en autoverkeer.

Antwoord
Het geluidsonderzoek is langs geheel het beoogde tramtrace uitgevoerd, zo ook bij Burg. Kootpark. Vanuit het wettelijk kader geluidshinder zijn er voor de Burg. Kootlaan en Iets Stantsweg geluidsreducerende maatregelen nodig van twee meter hoogte. Op basis van de gesprekken met omwonenden en de consultatieronde wordt in deze reactienota op p. 12 een voorstel gedaan voor de geluidsreducerende maatregelen op dit deel van het voorkeurstracé.
Gemeente Uithoorn zal uw zorgpunt voor de verkeersveiligheid van het kruispunt van beide fietspaden aan het eind van uw straat meenemen bij de verdere inpassing van de tramlijn in de bestaande verkeersstructuur.

Inspreker 118 Reactie 218
Stille trams svp Fijn frequentie 6x per uur.

Antwoord
Het gaat om een hoogwaardige tramlijn. Dat wil zeggen dat de Uithoornlijn in hoge frequentie zal gaan rijden. Naar verwachting zullen de trams in de spits minimaal 6 keer per uur en maximaal 10 keer per uur in de spits gaan rijden. De precieze frequentie zal echter later worden bepaald op basis van de meest actuele prognoses van het verwachte aantal reizigers.

Inspreker 119 Reactie 219
Ik vind de Uithoornlijn een zegen voor onze dorpen. Met het huidige OV kom ik op de fiets sneller op de meeste bestemmingen in Amstelveen en Amsterdam dan met het OV. Daarom ben ik erg gecharmeerd van de streefsnelheid van30 km/u. Dat is nog matig want dan is de totale snelheid met overstappen en lokaal lopen of fietsen nog niet veel groter dan met de fiets. Maar het is een verbetering. Nu reis ik regelmatig met de bus naar Poortwachter en neem dan lijn 51, tot Station Zuid doe ik 17 haltes aan. In de nieuwe situatie zijn er 18 haltes van Uithoorn Centrum naar Station Zuid. De reistijd zal ongeveer vergelijkbaar zijn. Ik win dus de bustijd naar Poortwachter. Dit gecombineerd met goede treinverbindingen van Station Zuid maakt de Uithoornlijn voor mij heel aantrekkelijk.
Ik waardeer de aandacht voor goede fietsvoorzieningen bij de haltes. Verzin dan ook iets tegen vanadalisme want velen durven, met mij, hun fiets niet bij het busstation van Uithoorn neer te zetten.
U houdt rekening met parkeerplaatsen voor auto's van mensen die van verder weg komen. Dat vind heel goed, en streef naar flexibliteit in dezen om in te kunnen spelen op onverwachte ontwikkelingen.Ik hoor velen in mijn omgeving vasthouden aan de oude busverbindingen waarmee ze rechtstreeks naar vele delen van Amsterdam kunnen. Blijf benadrukken dat dat echt over is, Uithoornlijn of niet. Velen hebben dat nog niet door. In dat opzicht zal de nieuwe situatie voor velen nadelig uitpakken door meerdere keren overstappen. Nu kan ik met 170 van Meerwijk-West naar het Leidseplein met één bus. Straks wordt dat minimaal twee keer overstappen. Reken eens voor dat het in de nieuwe situatie sneller gaat, het is in ieder geval lastiger.
Al met al ben ik volledig voor de Uithoornlijn, ik heb gezien hoe de sneltram goed werkt voor Nieuwegein. Als Uithoorn hetzelfde mag beleven noem ik dat een grote vooruitgang voor het OV.

Antwoord
U geeft terecht aan dat ondanks het overstappen veel reizen wel sneller worden. Daarnaast verbetert ook de betrouwbaarheid van de OV-verbinding.

Inspreker 119 Reactie 220
Uithoorn heeft in Legmeer-West huizen gebouwd vlakbij de OV-lijn: een triest voorbeeld van kortzichtigheid in mijn ogen.

Antwoord
In het bestemmingsplan van de wijk Buitendijks en ook bij de bouw van Legmeer-west is steeds rekening gehouden met de komst van hoogwaardig, hoogfrequent openbaar vervoer. Daarbij is voldaan aan de wet- en regelgeving.

Inspreker 119 Reactie 221
Uw pr vind ik erg goed, u doet zeer uw best om iedereen er bij te betrekken.

Antwoord
Dank voor het compliment.

Inspreker 119 Reactie 222

Zorg in de Lemeer voor zeer veilige oversteekplaatsen met hekken die de doorgang volledig blokkeren. Er kruisen heel veel pubers de tramlijn en die wurmen zich door de kleinste gaatjes. Wel eens gedacht over een personendetectiesysteem op de overweg of trambaan en dan een sirene die afgaat? Zo maar een lossen gedachte.

Antwoord

Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 120 Reactie 223

Ik maak me erg zorgen over de veiligheid van wandelende en fietsende kinderen naar de Brede school. Ook denk ik dat de omwonenden geluidshinder kunnen verwachten. Verder vind ik het erg jammer van de natuur die door de aanleg gaat verdwijnen.

Antwoord

Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de tram zodanig in te passen dat er sprake blijft van een groene uitstraling.

Inspreker 121 Reactie 224

Ik zie totaal geen voordeel van deze lijn zo als deze nu gepresenteerd wordt. Mag die wethouder in jubel stemming zijn, hij woont niet waar de lijn komt,heeft er dan ook gen last van. Laat deze stoppen bij het tank station kan er een grote parkeerplaats aangebracht worden want daar is in Uithoorn toch geen plaats voor . Of denken jullie dat ze allemaal op de fiets komen.

Antwoord
Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé bij die variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling “Meer OV voor minder geld” wordt hiermee niet gehaald. Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto’s en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen,
evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen
verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Inspreker 122 Reactie 225
Wij willen reageren op de uithoorn lijn.
Sowieso vindt ik dat deze hele procedure één grote poppenkast is. Het is een soort van psychologisch spel.
We zetten hoog in met allemaal TE MOOIE tekeningen en ze stemmen straks wel met de helft in.
Zoooo voorspelbaar…..
Op hogerhand is alles al bepaald en deze mail zal waarschijnlijk ook niets uithalen. Wij zij uiteraard niet blij en verzetten ons zwaar tegen de komst van de Uithoornlijn op onze dijk bij Langs de baan in Uithoorn.
Wij zijn hier 15 jaar geleden komen wonen voor de rust en uitzicht. Nu kregen we al een complete nieuwe woonwijk in onze mik geduwd gekregen terwijl er zogenaamde milieu eisen waren vastgesteld door Schiphol en Uithoorn dat die wijk er niet zou komen. Helaas toch wel!! En nu krijgen we een bus/trambaan voor onze neus omdat het zogenaamd al een bestemmingsplan had vanwege een oude tram die er een eeuwigheid geleden heeft gelopen.
Het is gevaarlijk voor onze kinderen en voor onszelf uiteraard. Onze rust is weg (lawaai van tram, belletjes) Onze mooie uitzicht is weg. De natuur gaat naar de filistijnen. Waar kan ik nog rustig lopen met de honden (is het laatste stukje oud Uithoorn). Waardevermindering van ons huis en sterker nog misschien wel onverkoopbaar. Het ziet er gewoon niet uit. We krijgen vele malen meer overlast van inbrekers en auto’s die bij ons komen parkeren. Het heeft voor de bewoners van uithoorn geen meerwaarde behalve voor de wethouder Polak.
En zo kunnen we nog wel 30 dingen opnoemen waarom wij het niet willen.
Nogmaals, deze tram/bus MAG niet ons woongenot bederven omdat de heer Polak (dit heb ik inmiddels van zijn (ex)vrouw) het voor zich zelf een prestige kwestie vindt en dat hij over 10 jaar in zijn veel te grote achtertuin zit en zegt tegen zichzelf “kijk, dat heb ik ff geflikt over de rug van mijn medeburgers”
Laat Uithoorn maar lekker bekrompen zijn voor wat het is anders had ik wel in Amstelveen of Amsterdam gaan wonen!!

Antwoord
De persoonlijke aantijgingen aan het adres van Wethouder Polak zijn voor uw eigen rekening.

Er zijn geen onderzoeken waaruit blijkt dat de stijging van criminaliteit in een bepaald gebied wordt veroorzaakt door de verbetering van het openbaar vervoer naar het betreffende gebied. Daarnaaast is er uitgebreide camerabewaking en besteedt de exploitant (verplicht) zeer veel aandacht aan de sociale veiligheid in het voertuig en op de haltes.
Uiteraard is een veilige inpassing bij introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.

Het is op dit moment moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 122 Reactie 226
De mogelijkheden om hem vanaf de Shell over de zijdelweg te laten lopen ligt vele malen meer voor de hand. Niemand heeft daar last van en iedereen kan daar makkelijk opstappen. Zie de Zijdelweg als de Beneluxbaan in Amstelveen. Ze lieten daar toch ook niet de tram over het oude tracé lopen…… De reden mag duidelijk zijn.

Antwoord
Voor het tracé Zijdelweg geldt dat de aanlegkosten hoger zijn, onder meer door noodzakelijke aankoop van grond en aanpassingen aan wegen en kruispunten. Ook de jaarlijkse exploitatiekosten zijn hoger omdat de tram minder snel kan doorrijden. Dat komt door een aantal drukke kruispunten en krappe bochten.
Bovendien moeten enkele zeer drukke verkeersstromen gekruist worden waar het openbaar vervoer geen prioriteit kan krijgen en daarom niet goed kan doorrijden. Dat alles maakt dat de reistijd voor reizigers langer wordt.
Ook is gekeken naar een tracé langs Europarei. Daar ligt het aantal reizigers lager dan bij het Spoordijktracé doordat de tram aan de rand van de bebouwde komt ligt. De jaarlijkse exploitatiekosten zijn mede daardoor hoger. Ook de reistijd op dit tracé is langer. Bovendien komt de tram dan niet bij het busstation Uithoorn.De betrouwbaarheid van het Europarei-tracé hangt erg af van de oplossing om de Zijdelweg over te steken. Daarnaast ligt het tracé over de oude spoordijk optimaal om zoveel mogelijk adressen binnen een straal van 800 meter te bereiken en leveren de andere tracés, weliswaar op andere plaatsen, ook overlast op.

Inspreker 123 Reactie 227
Op 7 april 2015 ontvingen wij een eerste brief van de Stadsregio over de Uithoornlijn. Sindsdien ben ik bij alle infoavonden, inloopbijeenkomsten en een aantal raadsvergaderingen geweest. Dat zijn heel wat avonden, ik was daar omdat ik nog in de veronderstelling was dat er naar de bewoners zou worden geluisterd maar dat bleek helaas ijdele hoop. Naar nu blijkt waren de plannen allang gesmeed en is het rapport zo geschreven dat het een gunstig onderzoeksresultaat oplevert voor de variant die vanaf het begin de voorkeur had. De bijeenkomsten waren er niet om naar de bewoners te luisteren (of zoals in de laatste Nieuwsbrief staat: ‘om bewoners de gelegenheid te geven om inbreng te leveren’) maar om later te kunnen zeggen dat er participatie heeft plaatsgevonden. Er is helemaal niets gedaan met onze wensen en dat is zeer teleurstellend en jammer van alle inspanningen. Het woongenot is sinds een jaar danig verstoord en daar houd ik de Stadsregio voor aansprakelijk.
Reeds op 18 mei 2015 stuurde wij een brief aan de Stadsregio (met c.c. naar Gemeente Uithoorn, Gemeente Amstelveen en Provincie Noord-Holland) waarin wij samen met 20 huishoudens uit de straat onze bezwaren over de komst van de Uithoornlijn hebben geuit, maar daar is niets mee gedaan.

In onze brief van 18 mei hebben we aangegeven niet akkoord te gaan met ´keukentafelgesprekken´, maar deze zijn er gewoon gekomen. Als ontmoedigingsbeleid om hierbij aanwezig te zijn werden de bijeenkomsten voor de bewoners van de Legmeer in het Oude Spoorhuis georganiseerd en de bijeenkoms ten voor de bewoners uit onze straat in de Legmeer (Brede School).
Er wordt aan de inwoners van Uithoorn geen eerlijke informatie gegeven over de gevolgen van de tram. Denkt u dat een gemiddelde OV-reiziger van de flats aan de Europarei zich realiseert dat hij straks eerst in een busje naar het busstation vervoerd moet worden voordat hij op de tram kan stappen? Realiseert deze reiziger zich dat hij straks twee keer over moet stappen om bij Centraal Station te komen, terwijl hij daar nu met de bus zonder overstappen komt?

Antwoord
Het spijt ons dat de participatieavonden die door het project zijn georganiseerd niet voldoen aan uw verwachtingen. Deze bijeenkomsten zijn bewust georganiseerd in kleinere groepen voor omwonenden met vergelijkbare belangen zodat alle aanwezigen in de gelegenheid waren hun vragen en opmerkingen in te brengen. De inbreng van bewoners tijdens participatieronden, maar ook de petitie en de resultaten van deze consultatieronde, worden serieus genomen. Zo zijn naar aanleiding van de participatie- en inloopbijeenkomsten aanvullende metingen en onderzoeken gedaan en zijn de resultaten hiervan op verzoek teruggekoppeld tijdens vervolgbijeenkomsten. Daarnaast worden ook op plaatsen waar dat niet wettelijk verplicht is, maatregelen voorgesteld om overlast te beperken. Daarmee komen we tegemoet aan een aantal bezwaren / opmerkingen van omwonenden. Dat wil niet zeggen dat ze allemaal leiden tot aanpassing van het ontwerp of van aanpassing van het oordeel van de stuurgroep.

Wij delen uw mening over het gebrek aan informatieverstrekking niet. Alle onderzoeken/ rapporten die gebruikt zijn om te komen tot de voorkeursvariant, zijn beschikbaar via de website van de Stadsregio en ze zijn samengevat in de nieuwsbrief die breed is verspreid. Daarnaast konden inwoners tijdens de consultatieperiode op de inloopbijeenkomst op 13 juni alle vragen stellen die ze nog hadden. De reacties en de beantwoording worden gebundeld in een reactienota. Deze reactienota maakt onderdeel uit van de besluitvorming over de Uithoornlijn, die zoals hierboven gemeld dit najaar zal plaatsvinden.

Inspreker 123 Reactie 228
Ik had me opgegeven om op dinsdag 14 juni te gaan kijken naar een vergelijkbare tram in Den Haag maar wegens te weinig deelnemers zou dit niet rendabel zijn. Er kan wel miljoenen worden uitgegeven aan de bouw van een onrendabel stuk tramlijn maar er is geen geld voor een busje om zo wat zorgen bij bewoners weg te nemen?

Antwoord
In het participatietraject is inderdaad geïnventariseerd wie interesse had in een gezamenlijke excursie naar een tram die vergelijkbaar is met het materieel dat in Uithoorn mogelijkerwijs gaat rijden. Bijna 40 van de 200 mensen hebben zich hiervoor opgegeven. Vervolgens bleek bij de daadwerkelijke uitnodiging dat er slechts 8 aanmeldingen waren. De projectorganisatie heeft dit als te weinig beoordeeld om de kosten van de huur van de bus naar Den haag toe, van de aparte tram in Den Haag en van de benodigde capaciteit te rechtvaardigen. Het is namelijk niet zo dat u de tram niet zelf kunt bezoeken, nu er geen excursie is georganiseerd. De projectorganisatie heeft bij de annulering van de excursie de exacte locatie doorgegeven met een aantal aandachtspunten. Het staat een ieder vrij om de locatie te bezoeken en de tram te ervaren.

Inspreker 123 Reactie 229
Er zijn door de Stadsregio keer op keer fouten gemaakt:
In een uitnodiging van 28 mei werd eerst gesproken over een bewonersavond op 16 juni en onderaan de brief stond 18 juni. Op de bijeenkomst op 16 juni was beloofd de bewoners van de twee actiegroepen uit de Admiraal de Ruyterlaan voor een volgende bijeenkomst gezamenlijk uit te nodigen maar dat gebeurde niet: voor bijeenkomst van 4 november werden alleen de bewoners van Bestevaer uitgenodigd.De tekeningen met zichtlijnen die op bewonersavonden werden getoond klopte niet, als bewoner weet ik namelijk vrij precies hoeveel ik van de huidige bus zie. Het verslag van de bijeenkomst op 3 februari in het Rechthuis werd pas op 2

juni verstuurd, naast dat is echt veel te laat is (4 maanden na dato) bewijst dit dat de informatie uit deze bewonersbijeenkomsten helemaal niet zijn gebruikt in de besluitvorming, het besluit over de voorkeursvariant was namelijk op 2 juni al genomen.
Als dergelijke fouten worden gemaakt, hoe weten we dan dat de informatie waarop de Stadregio zijn conclusies heeft gebaseerd wel correct zijn?

Antwoord
Vanwege de grote impact van dit project, vond en vindt de organisatie het van groot belang om direct aanwonenden al in dit vroege stadium van de planstudiefase te betrekken en zo goed mogelijk te informeren. Omdat juist de planstudiefase een onderzoeksperiode is, was het gevolg dat inderdaad nog niet alles tot in detail was uitgezocht tijdens de bijeenkomsten waardoor bijvoorbeeld een schets nog niet helemaal klopte. In het verdere verloop van het onderzoek zijn ontwerpschetsen in meer detail uitgewerkt en zo veel mogelijk met de omgeving gedeeld. Daarbij zijn alle reacties die tijdens de bijeenkomsten zijn gegeven meegenomen, ook als dit niet direct in een verslag was verwerkt.

Inspreker 123 Reactie 230
Ik maak mij ernstig zorgen over de geluidsoverlast als de tram eenmaal van ´s morgens vroeg tot ´s avonds laat rijdt, met slechts een paar uur stilte om te slapen, 5 uur slaap is voor niemand gezond en niet voldoende om uitgerust aan een werkdag te beginnen. Daarnaast zal de gezondheid van mij en mijn gezin schade oplopen door toegenomen fijnstof en elektromagnetische straling. Ik houd de Stadregio dan ook aansprakelijk voor gezondheidsschade door de komst van de tram.
Het uitzicht vanaf mijn huis zal danig verslechteren door de bovenleiding, palen en tram die vanaf het huis en vanuit de tuin te zien zijn.
Door de komst van de tram zal mijn huis minder waard worden (geluidsoverlast, uitzicht, straling, fijnstof). Daar houd ik de Stadsregio voor aansprakelijk.
Er zal schade aan mijn huis en schuur ontstaan door trillingen van het aanleggen de tram en trillingen van de exploitatie van de tram, ook daar houd ik de Stadsregio voor aansprakelijk.Ik ben in 2004 vanuit Amsterdam in dit dorp komen wonen vanwege de rust en het dorpse karakter. Dat lijkt danig verstoord te worden als straks een tram het dorp doorsnijdt en criminaliteit uit Amsterdam naar ons dorp brengt.

Antwoord
Langs het voorkeurstracé is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd. Per woning is uitgerekend hoeveel geluid er gemiddeld op de gevel komt als een tram over dit tracé gaat rijden zonder dat er compenserende maatregelen worden uitgevoerd. Op basis van dit onderzoek is duidelijk waar wettelijk vereiste maatregelen in de vorm van geluidsschermen moeten worden genomen om onder de voorkeursgrenswaarde te blijven. Dit is het geval op een aantal locaties waar sprake is van een combinatie bus en tram op de huidige busbaan, zo ook bij u. Deze geluidsschermen zijn opgenomen in het inpassingsontwerp. In het geluidsonderzoek kunt u lezen hoeveel gemiddelde geluidsbelasting er ontstaat als de Uithoornlijn er komt (bijlage 2 zonder en met geluidsreducerende schermen).
In de huidige situatie rijden er bussen over de busbaan waarbij het geluid deels wordt tegengehouden door houten schermen. Deze houten schermen reduceren veel minder het geluid dan de nieuw opgenomen geluidsreducerend schermen als er ook een tram komt te rijden. Door dit geluidsreducerend scherm zal het geluid in uw tuin, begane grond en 1ste verdieping afnemen omdat dit scherm ook het geluid van de bussen reduceert, die het meeste geluid produceren. Een tram maakt minder geluid dan een bus.

Voor een trambaan zijn bovenleidingen en trammasten nodig. Tijdens de 2de en 3de participatieavond is projectorganisatie Uithoornlijn verzocht om het uitzicht zoveel mogelijk hetzelfde te laten. In het inpassingsontwerp is opgenomen dat de trammasten aan de noordzijde van de trambusbaan komen te staan. Hierdoor is het zicht op de masten vanuit uw tuin of woning minder.

Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Er is een trillingsonderzoek uitgevoerd om te inventariseren of er tillingen naar de omgeving worden afgestaan die de richtlijnen overschrijden. Dit rapport kunt u nalezen en is te vinden tussen de overige consultatiedocumenten en rapporten. De uitkomst van dit onderzoek was dat ver onder de grenswaarde van de richtlijn "Schade aan woningen" wordt gebleven. Projectorganisatie heeft uw zorg laten onderzoeken en heeft de uitkomst op de 3e participatieavond met u gedeeld.

Inspreker 123 Reactie 231

Het stuk tussen het Busstation en het Oude Spoorhuis is niet rendabel, dat zal niemand kunnen ontkennen. Er stapt momenteel bijna niemand in of uit bij het Oude Spoorhuis. Het Marktplein en de Wilhelminakade zijn vorig jaar opgeknapt maar heeft niet de allure om bezoekers van verder af aan te trekken, er staan panden leeg, dat zegt genoeg. Verder maakt het centrum van Uithoorn ook op andere plekken een verpauperde indruk. Waarom de Uithoornlijn dan dit laatste stuk doortrekken? Als er dan toch een tram moet komen dan is het Busstation toch de meest logische eindhalte? De kosten van de aanleg en exploitatie en de overlast voor omwonende wegen niet op tegen een minimale aantrekkende werking op het centrum. Daarbij zal er bij eindhalte busstation in ieder geval één gevaarlijke gelijkvloerse kruising minder zijn.De exploitatie van een tram is lager doordat er minder buschauffeurs hoeven te worden ingezet. Maar het aanleggen van de trambaan kost miljoenen. Hoeveel jaar moet de tram rijden voordat die kosten eruit te zijn gehaald?

Antwoord

Het is juist dat een extra investering moet worden gedaan voor de eindhalte Dorpscentrum. Deze eindhalte trekt wel extra reizigers aan, maar dat zijn er inderdaad niet voldoende om de kosten daarvan te dekken. Maar naast financiële aspecten, speelt ook kwaliteit een belangrijke rol bij deze keuze. Zo is in het onderzoek naar het eindpunt geconstateerd dat bij het eindpunt Dorpscentrum er 200 extra reizigers gebruik maken van de tram en dat 500 reizigers minder hoeven over te stappen. Bovendien heeft het eindpunt Dorpscentrum een positieve invloed op het imago en de uitstraling van de tramlijn, de toeristische aantrekkelijkheid en de ontwikkelingsmogelijkheden van het centrum van Uithoorn. De bereikbaarheid verbetert en de kansen voor parkeren zijn groter.

Inspreker 123 Reactie 232

Wat is er gedaan met de petitie die door ruim 1.000 mensen is ondertekend?

Antwoord

De petitie is aan de gemeenteraad aangeboden. Het is aan de raad om deze petitie bij haar besluitvorming te betrekken. Daarnaast wordt op p. 16 van deze reactienota inhoudelijk op de argumenten van de petitite ingegaan.

Inspreker 124 Reactie 233

Wij hebben ernstige problemen met de komst van de Uithoornlijn en zijn dan ook uitdrukkelijk tegen de Uithoornlijn!
De Uithoornlijn past niet in de ‘geldende’ bestemmingsplannen waardoor er een bestemmingsplanprocedure gevoerd zal moeten worden met een zeer nadelige bestemmingsplanwijziging tot gevolg! De komst van de Uithoornlijn betekent een zeer ernstige aantasting van ons woongenot en onze privacy. Bovendien zal de waarde van onze woning aanzienlijk verminderen. Deze (snel)tram gaat namelijk slechts op enkele meters van onze woning rijden, de Oude Spoordijk grenst namelijk direct aan ons perceel. Als wij op de hoogte zouden zijn van de mogelijke komst van de Uithoornlijn, hadden wij deze woning nooit gekocht!
Wij zijn van mening dat bij de verkoop van de woningen in de wijk BeLeef Buitendijks door de makelaar, de gemeente Uithoorn en/of de projectontwikkelaar bewust informatie is achtergehouden en dat deze woningen onder valse voorwensellen zijn verkocht.
Ook tijdens de vier woonworkshops, welke op initiatief van de gemeente Uithoorn werden georganiseerd (eerste woonworkshop november 2010), is nooit gesproken over de mogelijke komst van een (snel)tram maar alleen over een mogelijke busbaan.

Antwoord
Het tracé van de Uithoornlijn loopt door verschillende bestemmingsplannen. Door veranderde wetgeving is een deel van de bestemmingsplannen verouderd of niet meer geldig. De meest recente bestemmingen waren vooral spoor of bus. Na het eventuele raadsbesluit zal de bestemmingsplanprocedure worden opgestart.
Uw bewering dat wij mogelijk bewust informatie hebben achter gehouden wijzen wij stellig af. De gemeente is na het besluit tot een planstudie begin 2015 direct begonnen met een intensief participatie en communicatietraject. In 2012 was de gemeente op de hoogte van de uitvoering van een quickscan door de Stadsregio. Dit onderwerp is juli 2012 in een Raadsvergadering besproken. Naar aanleiding hiervan heeft de Nieuwe Meerbode op 1 augustus 2012 een artikel over de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn op de voorpagina geplaatst. De gemeente heeft de uitvoering van een quickscan juni 2012 doorgegeven aan de ontwikkelaar, vanuit het idee dat deze de directe contacten met geïnteresseerden onderhield. De ontwikkelaar heeft ons desgevraagd verteld dat in de verkoopgesprekken het onderzoek naar een eventuele tram door hen is benoemd.
Bij een keuze voor het moment en de wijze van communiceren weegt de gemeente af wat de zekerheid is van plannen en in hoeverre ze afwijken van bestaande plannen.In dit geval kon een hoogwaardige bus al worden verwacht. De hoogwaardige tram wijkt voor wat betreft frequentie en geluidsbelasting niet of nauwelijks af van een HOV-bus.

Inspreker 124 Reactie 234
Verder zijn wij van mening dat een (snel)tram, in tegenstelling tot een bus, niet passend is in het dorpse karakter van Uithoorn en wij hebben er juist voor gekozen om in Uithoorn te blijven wonen vanwege dit dorpse karakter.
Onze woning is op dit moment prachtig gesitueerd aan de Oude Spoordijk waardoor je het gevoel krijgt dat je aan de rand van een bos woont, de komst van een (snel)tram zal dit gevoel doen verdwijnen en ons het gevoel geven dat wij midden in de stad wonen.
Bij de stedenbouwkundige opzet van de woonwijk BeLeef Buitendijks is gezien de situering van de woningen en de bijbehorende erven ook duidelijk geen/onvoldoende rekening gehouden met de mogelijke komst van een (snel)tram.
Het verwijderen van de vele aanwezige bomen en beplanting (flora) op en langs de Oude Spoordijk zal helaas ook zeer grote gevolgen hebben voor de rijkelijk aanwezige (avi)fauna.
Daarnaast is in de consultatie niet aangegeven waar de huidige bushalte Burgemeester Kootlaan exact gesitueerd zal gaan worden en/of er een nieuwe fietsoversteek naar Wederik zal komen. Indien deze bushalte verplaatst gaat worden en er een fietsoversteek komt, dan is de kans groot dat deze bushalte en deze fietsoversteek in de richting van onze woning gesitueerd zullen gaan worden met alle zeer nadelige gevolgen van dien zoals geluidsoverlast, hinderlijk waarschuwingslichten en/of signalen en overlast van vandalistische hangjongeren.
Bovendien bestaat er dan een grote kans dat de zichtschermen ter hoogte van onze woning en ons erf slechts één meter hoog mogen worden waardoor ons woongenot en onze privacy zeer ernstig wordt aangetast, er is dan zeker geen sprake meer van privacy en woongenot!
Wij vinden het opmerkelijk en niet correct dat de verplaatsing van deze bushalte en de situering van de mogelijke fietsoversteek niet in de consultatie zijn meegenomen, dit geeft een onvolledig en verkeerd beeld en dit kan zoals gezegd voor ons persoonlijk grote gevolgen hebben.
Tijdens de inloopbijeenkomst in de Thamerkerk is door wethouder Polak min of meer toegezegd dat er geen nieuwe fietsoversteek naar de Wederik zal komen.
Mocht uiteindelijk besloten worden dat de komst van de (snel)tram onomkeerbaar is, dan eisen wij dat er voldoende maatregelen getroffen zullen worden om onze privacy en ons woongenot te waarborgen. Onze voorkeur gaat uit naar een zichtscherm/geluidsscherm met een minimale hoogte van 3m onder de voorwaarden dat er vanuit de (snel)tram geen enkele zicht is op ons perceel of in onze woning en er op geen enkele wijze geluidsoverlast zal optreden. Gezien het huidige groene karakter van de Oude Spoordijk is het een vereiste dat dit zichtscherm/geluidsscherm van groenblijvende beplanting wordt voorzien.
Bovendien bestaat er dan een grote kans dat de zichtschermen ter hoogte van onze woning en ons erf slechts één meter hoog mogen worden waardoor ons woongenot en onze privacy zeer ernstig wordt aangetast, er is dan zeker geen sprake meer van privacy en woongenot!
Wij vinden het opmerkelijk en niet correct dat de verplaatsing van deze bushalte en de situering van de mogelijke fietsoversteek niet in de consultatie zijn meegenomen, dit geeft een onvolledig en verkeerd beeld en dit kan zoals gezegd voor ons persoonlijk grote gevolgen hebben.

Tijdens de inloopbijeenkomst in de Thamerkerk is door wethouder Polak min of meer toegezegd dat er geen nieuwe fietsoversteek naar de Wederik zal komen.
Mocht uiteindelijk besloten worden dat de komst van de (snel)tram onomkeerbaar is, dan eisen wij dat er voldoende maatregelen getroffen zullen worden om onze privacy en ons woongenot te waarborgen. Onze voorkeur gaat uit naar een zichtscherm/geluidsscherm met een minimale hoogte van 3m onder de voorwaarden dat er vanuit de (snel)tram geen enkele zicht is op ons perceel of in onze woning en er op geen enkele wijze geluidsoverlast zal optreden. Gezien het huidige groene karakter van de Oude Spoordijk is het een vereiste dat dit zichtscherm/geluidsscherm van groenblijvende beplanting wordt voorzien.

Antwoord
In 2012 heeft de Stadsregio een quickscan gedaan over de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn. Dit onderwerp is juli 2012 in een Raadsvergadering besproken. Naar aanleiding hiervan heeft de Nieuwe Meerbode op 1 augustus 2012 een artikel op de voorpagina geplaatst. De gemeente heeft de uitvoering van een quickscan juni 2012 doorgegeven aan de ontwikkelaar, vanuit het idee dat deze de directe contacten met geïnteresseerden onderhield. De ontwikkelaar heeft ons onlangs desgevraagd verteld dat in de verkoopgesprekken het onderzoek naar een eventuele tram door hen is benoemd.
Bij het besluit tot een communicatietraject wordt ook rekening gehouden met de afwijking van de plannen van al bestaande scenario's. In dit geval kon een hoogwaardige bus al worden verwacht. De hoogwaardige tram wijkt voor wat betreft frequentie en geluidsbelasting niet of nauwelijks af van een HOV-bus.
Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de Randweg en de busbaan in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Deze daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de tram zodanig in te passen dat er sprake blijft van een groene uitstraling.
Om reden van veiligheid en doorstroming kunnen de huidige bushalte en de oversteek bij het Kootpark niet gehandhaafd blijven. Daarom heeft de projectorganisatie gezocht naar een alternatieve locatie voor deze verbinding tussen de wijken Kootpark en de Legmeer. Tijdens de participatieavonden is hiervoor een ontwerp besproken. Dat ontwerp bleek toen ook een aantal nadelen voor de direct aanwonenden te kennen omdat vanuit het oogpunt van zicht op de kruising (veiligheid) het geluid reducerend(zicht)scherm onderbroken moet worden ter hoogte van de oversteek. Daarom zijn -als gevolg van dit inzicht- in dit ontwerp twee mogelijkheden opgenomen, waarover nog geen keuze is gemaakt:
· Een nieuwe oversteek meer naar het westen bij Wederik of
· Geen oversteek.
Een nieuwe oversteek heeft voordelen voor het fietsnetwerk en de levendigheid in het gebied. Beide buurten zijn echter ook op geringe afstand ook goed ontsloten via de route Faunalaan-Aan de Zoom of via de Zijdelweg. Bij het weglaten van deze oversteek zijn de andere fietsroutes niet heel veel langer. Wethouder Polak heeft aangegeven dat hij uw zorg goed begrijpt en redelijk vind, dat hij het om reden waarschijnlijk vindt dat de oversteek er niet komt, maardat er ook redenen zijn om dat eventueel wel te doen en dat de uiteindelijke keuze hierover in de planuitwerkingsfase wordt gemaakt.
Er is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd. De uitkomsten tonen aan dat in de bocht bij Buitendijks en Wederik geen geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk zijn. Om die reden is er door projectorganisatie Uithoornlijn gekeken naar bovenwettelijke maatregelen als zichtschermen die tevens geluidsreducerend zijn. In deze reactienota wordt op p. 12 voorgesteld om bij Buitendijks een groen ingepast geluid- en zichtwerend scherm van 3 meter hoog te plaatsen.
Het is afhankelijk van de keuze voor de oversteek bij Wederik of nog rekening moet worden gehouden met een beperking van zichthoeken.
Wij nemen uw zorg over geluidsoverlast en hinder van signalen mee als reactie om hier geen oversteek aan te leggen.

Inspreker 124 Reactie 235
Tenslotte maken wij ons zeer ernstige zorgen over de veiligheid van mens en dier bij de oversteek ter plaatse van de entree van de woonwijk Buitendijks aangezien hier dagelijks honderden personen, waaronder honderden schoolkinderen, passeren.

Waarom wordt, in tegenstelling tot de gemeente Amstelveen, in de gemeente Uithoorn gekozen voor gelijkvloerse kruisingen?
Ook de gelijkvloerse kruising op de Randweg baart ons ernstige zorgen omdat dit een belangrijke toegangsweg naar Sportpark De Randhoorn en de Brede School Legmeer is. Op dit moment is er al sprake van verkeersdrukte en dit zal in ernstige mate toenemen indien hier gewacht moet gaan worden op een passerende (snel)tram met alle mogelijke onveilige situaties tot gevolg.

Antwoord
Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een ‘gewone’ lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. De ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen worden aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma’s om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 124 Reactie 236
Aangezien wij deze woning nooit gekocht zouden hebben wanneer wij op de hoogte zouden zijn van de mogelijke komst van de Uithoornlijn en ondanks de bovengenoemde maatregelen, stellen wij voor om uitgekocht te worden voor een bedrag ter hoogte van onze huidige hypotheek (€ 418.200,-) plus het door ons geïnvesteerde spaargeld (€ 35.000,-). Wij hopen op een passende niet-juridische oplossing zoals deze ook door de Provincie Noord-Holland bij de aanleg van de nieuwe N201 is toegepast.
Gezien de enorme investering in de Uithoornlijn en de betrokkenheid van drie grote partijen, provincie Noord-Holland - Stadsregio Amsterdam - gemeente Uithoorn, zou dit zeker mogelijk moeten zijn.
Een juridisch gevecht heeft niet onze voorkeur.
Tot het verstrekken van nadere gewenste inlichtingen zijn wij uiteraard bereid.

Antwoord
Er is geen sprake van het uitkopen van omwonenden aan het tracé. Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 125 Reactie 237
Toen ik de dorpskrant las over de tramlijn gaven mensen aan dat er buslijnen komen te vervallen wanneer de tramlijn er is. Ik heb alle pdf's op we website gelezen, maar nergens staat vermeld welke buslijnen komen te vervallen. Kunt u inzichtelijk maken of er buslijnen komen te vervallen en zo ja, welke dat zijn?
Zelf reis ik zo nu en dan met de bus naar Amsterdam Zuidoost. Vanuit Uithoorn is hier nu een rechtstreekse verbinding naartoe. Voor mij is van belang dat de komst van de tramlijn geen extra reistijd naar Amsterdam Zuidoost met zich meebrengt.

Antwoord
De buslijnen die nu tussen Uithoorn en Amstelveen/ Amsterdam rijden (142, 146, 170 en 174) zullen vervallen op het deel tussen Uithoorn en Amstelveen. Er blijft wel een busverbinding tussen Uithoorn en Wilnis (de huidige 142) en richting Aalsmeer/Hoofddorp (340).Naar Amsterdam zuidoost gaat de reis het snelste met de tram en een overstap op lijn 300 op Ouderkerkerlaan. Omdat beide met een zeer hoge frequentie rijden is de wachttijd kort. Deze reis is sneller dan met de bestaande lijn 146.

Inspreker 126 Reactie 238
Ik ben voor de tramlijn van Amsterdam naar Uithoorn

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 127 Reactie 239
Onze voorkeur is de tramlijn door te trekken tot het dorpscentrum.
Gezien de te verwachten nog verdere toename van het verkeer tussen Uithoorn en Amstelveen/Amsterdam is een tramlijn de betere/snellere oplossing. Samen met het parkeerprobleem (een plek en de kosten daarvan) in Amsterdam voor auto's, is de tramlijn een prima oplossing om relatief snel en makkelijk naar Amstelveen en Amsterdam te gaan voor winkelen, bioscoop, uit eten etc.etc.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 128 Reactie 240
GEEN UITHOORNLIJN!!!!
Eindpunt bij de Shell station TOP. Of Lijn met een bocht naar links. Via Aalsmeer naar Schiphol. TOP
Waarom dan niet!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!
Langere reistijden
Grotere loopafstanden door opheffen van buslijnen
Waardedaling van woningen tot onverkoopbaar voor diverse woningen
Gezondheidsschade: elektrisch magnetische velden en straling
Fijnstof overlast van metalen deeltjes
Geluidsoverlast met ernstige verstoring van de slaap
Daling van het woongenot: totaal 156 trams op 1 etmaal van 04.00 - 01.00
Dalende verkeersveiligheid
Toename criminaliteit, zoals inbraken en straatroof
Landschapsvervuiling i.v.m. aanleg betonnen talud, tramrails en
bovenleidingen
Schade aan woningen door trillingen
Uitbreiding Schiphol waardoor nog meer geluidsoverlast.
De stadsregio Amsterdam wil zijn eigen zin doordrijven. Als de natuur er van te lijden heeft, geeft hun niks. Ze willen niet verder kijken dan hun neus lang is. Ten koste van alles er op uit zijn voor eigenbelang ten koste van de medemens en de natuur. Dit is weer een typisch staaltje van het soort democratie waarin we leven. Een grote truckendoos, ondanks dat bewezen wordt dat het niet rendabel is.

Antwoord
Zie voor de beantwoording van de petitie p. 16 van deze reactienota.

Inspreker 129 Reactie 241
Hierbij mijn mening over de voorgenomen plannen voor het doortrekken van de tramlijn van Amstelveen richting Uithoorn, via de Oude Spoordijk richting de oude dorpskern. Om gelijk maar met de deur in huis te vallen: ik ben TEGEN de tram over de Oude Spoordijk.

Waarom? Omdat u niet overtuigt met uw betoog over de kostenbesparende c.q. winstgevende factor van dit prestige project. U als Stadsregio promoot zoals verwacht alleen de positieve kanten. U doet het voordeel van de tramlijn via deze route uitermate rooskleurig weergeven in de prachtig opgezette folder, en ook werden de voordelen breed uitgemeten tijdens de inloopavond op 13 Juni j.l.. Dit in tegenstelling tot alle bezwaren, nadelen en het alternatief van eindpunt N201 bij de te bouwen McDonalds bij de Shell.
Het financiële voordeel valt te bezien gezien de geschiedenis keer op keer uit wijst dat eerste financiële berekeningen nooit kloppen en uiteindelijk veel duurder uitvallen; zie de oord Zuidlijn waar deze tram een soort van verlengstuk moet worden. Die financiële aderlating en de daardoor gedupeerde belastingbetaler behoeft geen verdere uitleg dacht ik.
U begrijpt dat het argument “Er zijn altijd kosten die vooraf niet bepaald kunnen worden” hier niet op gaat; u met de stuurgroep bent de expert en heeft het naar verluid tot op de bodem uitgezocht. In tijden van noodzakelijke bezuinigingsmaatregelen wegens de crisis is er geen ruimte voor financiële blunders. Ik help u graag nog even aan dat gegeven herinneren en houd u ook graag aan uw woord.
Ik begrijp het grote belang van de Stadsregio en de Gemeente Uithoorn best, maar ik vraag me ten zeerste af of de Stadsregio en de Gemeente-ambtenaren die zich deze portefeuille hebben aangetrokken ook echt daadwerkelijk handelen vanuit het belang van de Uithorenaar of toch vanuit het belang van de eigen portmonnee in verband met de uiteindelijke prestige bonus bij realisatie van het project. Want woont u straks met een enorme geluidswal in uw achtertuin? Moet u straks uw conversatie elke 6 minuten pauzeren als u in de tuin zit omdat er een tram voorbij dendert?
Persoonlijk gezien vind ik deze manier van een project door een bewoner z’n strot duwen ronduit schandalig.
Kort samengevat: ik ben tegen de verlenging van de tramlijn Amstelveen – Uithoorn
Argument 1: De tram doorkruist te druk bevolkt gebied: Nieuwbouwwijk Legmeer West met de Brede School en de daar naast gelegen sportfaciliteiten waardoor de tram direct invloed heeft op de veiligheid. Met name doel ik dus op het verkeer, op de grote getalen schoolgaande jeugd ongeveer de gehele dag door. Het is wachten op de eerste ongelukken.
Argument 2: de tram ligt te dicht bij woningen, namelijk de nieuwbouwwijk Buitendijks. Nieuw aan te leggen fietsenstallingen liggen op steenworp afstand van tuinen van zowel nieuw als oud bouw. Kwaliteit van wonen komt zwaar in het geding door overlast van de herrie van de tram zelf, parkeeroverlast, overlast van hangjeugd, toename criminaliteit.
Het zou u sieren om nogmaals eens goed met de stuurgroep om tafel te gaan zitten en dan niet te redeneren vanuit een financieel oogpunt maar dat vanuit een menselijk oogpunt. Stelt u zich nogmaals open voor de alternatieven die u in de loop der tijd zijn aangedragen.
Dit soort prestigeplannen worden altijd uitgewerkt van achter een bureau door mensen die zelf niet gedupeerd worden door de nadelige gevolgen die er wel degelijk zijn maar nu door u op lumineuze doch zeer doorzichtige wijze van tafel worden geveegd.
Bij deze doe ik dus een beroep op uw morele geweten. Laat u zien dat de vooroordelen van zelfverrijkende politici en achterkamertjespolitiek in dit verhaal niet bevestigd worden.
Laat zien dat deze oproep tot het uiten van de meningen niet alleen gedaan wordt omdat dat er wettelijk gezien nog bij hoort maar dat de zaak al eigenlijk beklonken is.
Laat u zich vooral van uw goede kant zien; laat zien dat de inwoner van Uithoorn wel degelijk nog een stem heeft in dit geheel en dat u ook daadwerkelijk begaan bent met zijn of haar
welzijn.

Antwoord

In iedere fase van een project wordt een raming gemaakt en er vindt een second opinion plaats op de raming van de kosten. In de planstudie is een raming gemaakt vanhet tracé met drie haltes (eindpunt Dorpscentrum). In deze raming bedragen de aanlegkosten tussen de 55 en 60 miljoen euro. Met dit cijfer is ook gewerkt in de Maatschappelijke Kosten-Baten Analye en is op deze basis vergeleken met de andere tram-en busvarianten. Voor het voorkeursbesluit in het najaar is de second opinion op de raming afgerond. Hoe meer een project wordt uitgewerkt, hoe zekerder de juistheid van de raming is. In het project is tevens ruime aandacht voor risicomanagement.Een aantal woningen is inderdaad dichtbij het tracé gelegen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. Daarom zijn direct aanwonenden ook al in een vroeg stadium betrokken en wordt in overleg gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé bij die variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling “Meer OV voor minder geld” wordt hiermee niet gehaald.
Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 129 Reactie 242
Afgaande op de afbeeldingen zie ik een twee baans spoorlijn/trambaan op een dijk die veel breder wordt weergegeven dan deze in werkelijkheid is. Dat gaat dus betekenen extra fundering, extra versteviging al dan niet renovatie van de dijk met daarbij een behoorlijke verbreding en dus extra bijkomende kosten.
U meldt in de folder dat de optie Zijdelweg door de stuurgroep als niet mogelijk werd beschouwd onder andere wegens moeilijke knelpunten op de route waardoor vertraging voor de reiziger zou ontstaan; als u een tram door iemand z’n achtertuin kunt laten rijden en dit tot op de millimeter nauwkeurig binnen de wettelijke normen weet te passen en meten, dan begrijpt u het gevoel van onkunde en gemakzucht dat u die knelpunten van de Zijdelweg-optie niet creatiever en met meer ruggegraad heeft op kunnen lossen.
Met het plan van de tram via de Oude Spoorlijn wilt u een drukke tramverbinding midden in een drukbevolkte nieuwbouwwijk persen! En dat terwijl het zoveel makkelijker en vriendelijker kan.
Buiten het feit dat de nieuwe trambaan over de Oude Spoordijk ten koste gaat van een prachtig stuk natuur dat dienst doet als broedgebied voor vogels, zowel hondenbezitter als niet-hondenbezitter er graag en veelvuldig gebruik van maakt en vele (!) kinderen het een ideale en vooral veilige speelplaats vinden brengt die tram een hoop onrust en overlast met zich mee.
Want wat wordt het resultaat; overlast van geparkeerde fietsen, auto’s van mensen van verder uit het dorp die hun auto binnen bereik van de halte gaan parkeren. Geen enkele optie laat een nieuwe parkeergelegenheid zien voor die auto’s. Oftewel u redeneert; het voegt zich vanzelf wel in de wijk. Gevolg; de oorspronkelijke bewoner heeft het nakijken.
Ik beschouw mij niet als een tegenstander van vooruitgang maar wel als dat ten koste gaat van met name de veiligheid van onze kinderen en de kwaliteit van wonen van de huidige inwoner van Uithoorn. De tram komt te dicht bij woningen te liggen, namelijk de nieuwbouwwijk Buitendijks.
Nieuw aan te leggen fietsenstallingen liggen op steenworp afstand van tuinen van zowel nieuw als oud bouw als Aan de Zoom/Zonnedauw. Gemeente Uithoorn heeft ervoor gekozen in de afgelopen jaren om de oude Spoordijk heen te bouwen op zo’n dusdanige wijze dat heringebruikname van die dijk bijzonder nadelig zal zijn voor de veiligheid van de schoolgaande jeugd uit de hele regio.
De kwaliteit van wonen voor vele inwoners, iets waar grof gemeentebelasting voor wordt betaald komt hiermee in het geding. Ook dit mag u zeker niet negeren.

De manier waarop u ervoor kiest om met de bezwaren van de huidige bewoners in de direkte omgeving van de nieuw aan te leggen tramlijn om te gaan is alles behalve menselijk te noemen en valt meer te scharen onder de noemer uitermate teleurstellend! Want werkelijk elk geldig argument dat wettelijk aangedragen kan worden als bezwaar voor de aanleg van deze tram wordt door u als ambtenaar omzeild middels slinkse omwegen en kleine regeltjes waardoor alle gestelde metingen en uitkomsten net aan* binnen de geldende normen vallen. (*Leest u vooral marginaal).
Een enkel voorbeeld: Woningen op de Buitendijks zijn NET AAN binnen de grenzen gebouwd om de tram wettelijk gezien te MOGEN plaatsen. Bij het punt cummulatie van geluidsoverlast hoeft dankzij een bepaalde wetgeving de al aanwezige overlast van Schiphol niet meegerekend te worden. Ondanks dat de vliegroute direct over deze woonwijk gaat. Ook hoeft het optrekken en het afremmen van de tram bij een halte niet meegerekend te worden. In theorie en volgens de wettelijke richtlijnen prachtig uitbedacht maar de praktijk

zal uitwijzen dat de direct betrokken inwoners; degenen die pal naast de tramlijn wonen wel degelijk te maken hebben met alle bezwaren bij elkaar en zodoende alle gevolgen van dien.
Want heeft u daar ook over nagedacht: toename van ziekteverzuim door lawaaivervuiling, toename van stress door een bewezen toename van criminaliteit door makkelijke in- en uitstroom van crimineel Amsterdam en omstreken in de vlak naast gelegen woonwijk. Toename van agressie door parkeerproblematieken, overlast door hangjeugd bij perrons en vernieling van bezittingen? In uw ogen waarschijnlijk cijfers die te verwaarlozen zijn. Maar hoe had u zich die vraagstukken voorgesteld? Bij wie kan de gedupeerde bewoner terecht met z'n schade?

Antwoord
Projectorganisatie Uithoornlijn heeft de Oude Spoordijk laten inmeten. Aan de hand van deze inmeting en het ontwerp is geconcludeerd dat de trambaan via dit trace aangelegd kan worden. Met deze gegevens kon een betrouwbare investeringsraming worden opgesteld.
Voor het tracé Zijdelweg geldt dat de aanlegkosten hoger zijn, onder meer door noodzakelijke aankoop van grond en aanpassingen aan wegen en kruispunten. Ook de jaarlijkse exploitatiekosten zijn hoger omdat de tram minder snel kan doorrijden. Dat komt door een aantal drukke kruispunten en krappe bochten.
Bovendien moeten enkele zeer drukke verkeersstromen gekruist worden waar het openbaar vervoer geen prioriteit kan krijgen en daarom niet goed kan doorrijden. Dat alles maakt dat de reistijd voor reizigers langer wordt.
Ook is gekeken naar een tracé langs Europarei. Daar ligt het aantal reizigers lager dan bij het Spoordijktracé doordat de tram aan de rand van de bebouwde komt ligt. De jaarlijkse exploitatiekosten zijn mede daardoor hoger. Ook de reistijd op dit tracé is langer. Bovendien komt de tram dan niet bij het busstation Uithoorn.De betrouwbaarheid van het Europarei-tracé hangt erg af van de oplossing om de Zijdelweg over te steken.
Daarnaast ligt het tracé over de oude spoordijk optimaal om zoveel mogelijk adressen binnen een straal van 800 meter te bereiken en leveren de andere tracés, weliswaar op andere plaatsen, ook overlast op.
Alles overziend heeft de stuurgroep er voor gekozen het tracé over de Spoordijk verder uit te werken en de overige twee tracés niet.
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid.Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordtde vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet ingebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt.
Het onderzoek naar het verkeersbeeld toont aan dat een tramoversteek veilig op maaiveld (gelijkvloers) kan worden gerealiseerd. De impact van de inpassing van een onderdoorgang is ingrijpend in het maaiveld voor de kruisingen Randweg, Bieslook en Aan de Zoom en erg kostbaar. In Amstelveen worden ongelijkvloerse kruisingen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te verbeteren.
Er bestaan speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.
De uitwerking van de parkeeropgave is een uitwerking voor de volgende projectfase. Projectorganisatie Uithoornlijn realiseert zich dat deze inpassing gevolgen heeft op en voor de omgeving.

Inspreker 129 Reactie 243
Als de Stadsregio bereid is zoveel geld voor dit prestigeproject neer te tellen, daarbij te redeneren vanuit het voordeel voor de Uithoornse inwoner en alsnog durft te beweren dat de inwoner daadwerkelijk nog inspraak heeft in dit geheel; waarom kiest u dan niet alsnog voor de meest publieksvriendelijke
optie namelijk die over de Zijdelweg?
Daar zijn nog niet zo heel lang geleden aanpassingen gedaan in de zin van verbreding van de weg voor makkelijkere doorstroming in verband met een toename aan verkeer door de nieuwe N201. Er ligt een prachtige groenstrook in het midden, ideaal voor een tramlijn. Daar is nog voldoende ruimte tot eventuele verbreding van de weg en die optie is voor velen(!) van de Uithoornse inwoners, jong en oud, fysiek beperkt

enzovoorts een meer ideale locatie; de tram is daar voor grotere groepen inwoners in Zijdelwaard als Legmeer bereikbaar dan bij de optie Oude Spoorlijn zonder daarbij afhankelijk te zijn van die zo opgehemelde kleinere pendelbus.Er is voldoende ruimte aanwezig om daar prachtige fietsenstallingen aan te leggen. Tramhaltes kunnen op die bewuste weg waar niet harder dan 50 km/uur gereden mag prima gestationeerd worden en veilig gemaakt worden door middel van stoplichten en hekken.U dupeert geen mensen door die tram nagenoeg direct door hun achtertuin te laten rijden. De afstand tussen de tramlijn en de woonhuizen is groter dan die op de Oude Spoorlijn-variant, en een geluidswal ligt er ook al. Minder geluidsoverlast.En uiteraard het meest belangrijke punt waar ik extra aandacht op wil vestigen; u creeërt geen nieuwe onveilige verkeerssituaties; de Zijdelweg staat al bekend om het drukke verkeer waar nu al waakzaam gereden wordt door zowel auto als fietser. Kijkt u naar een Beneluxbaan overgaand naar de Buitenveldertselaan; ook niet 100% veilig maar wel overzichtelijk en goed bewaakt door middel van stoplichten
Logistiek gezien overtuigt u mij ook niet van alle voordelen:
Lijn 142 en 170 komen beide te vervallen als de tram er komt; juist die buslijnen naar de meest belangrijke locaties als Amstelveen busstation, VU Medisch Centrum en een directe lijn dicht langs de belangrijkste plekken in Amsterdam Centrum. In de folder leest men “Er
hoeft maar 1 keer overgestapt te worden en er komt een pendelbus richting de tramhalte”. Overstappen en pendelbussen betekent hopen op een goede aansluiting en meer moeite moeten doen dan voorheen. Het behoeft toch geen uitleg dat de gemiddelde reiziger van 2016 en die van in de toekomst niet zit te wachten op de overlast van moeite moeten doen. Mijns inziens worden met het gehele traject van de tram belangrijke locaties minder goed bereikbaar waardoor u uiteindelijk die reiziger terug in de auto dwingt. Noemt u dat efficiënt en winstgevend?

Antwoord
Het tracé over de Zijdelweg is onderzocht. Het blijkt technisch realiseerbaar maar miner snel dan het oude spoorbaantracé. Bovendien moeten drukke wegen worden gekruist en is er daardoor een grotere kans op onthoud en neemt de verkeersonveiligheid toe. Daarom bestaat de voorkeursvariant uit het oude spoorbaantracé. Het huidige bussysteem functioneert nu inderdaad goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk.
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Op deze ‘ruggengraat’ in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af.

Inspreker 129 Reactie 244
De tram via de Oude Spoorlijn brengt zoals gezegd een bijzonder onveilige situatie met zich mee aangezien de tram meerdere belangrijke verkeersaders van schoolgaande jeugd doorkruist. De Brede School in Legmeer - West is ook nog niet overtuigd van uw argumenten qua veiligheid gezien de recente berichtgevingen en ik ben van mening dat u dat niet mag negeren; u wil met de tram via de Oude Spoorlijn de tram dwars door een nieuwbouw wijk loodsen met heel veel schoolgaande jeugd en kleine kinderen met minimaal inzicht in

verkeer. De spoorwegovergangen bij de haltes bent u van plan alleen te beveiligen met een slagboom en een signaal. Leest u even goed wat er staat, neemt u hierbij even uw eigen schoolgaande (klein)kinderen in gedachten en denkt u dan nog eens aan dit hele plan.

Het is mijns inziens wachten op de eerste ongelukken. Want dat er wel degelijk ongelukken met trams gebeuren heeft het verleden in Amstelveen en Amsterdam ons ook laten zien. En ik zie het nog niet gebeuren dat wanneer dat ongeluk gebeurt is door toedoen van dat geliefde prestigeproject, u als Stadsregio als eerste in de rij staat om slachtofferhulp te verlenen en het boetekleed aan te trekken.

Antwoord
Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een ‘gewone’ lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma’s om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 130 Reactie 245
De komst van de tram naar Uithoorn moet ten alle tijde voorkomen worden. En wel om het volgende .
Laten we beginnen met het feit dat die 60 , zal wel 100 miljoen euro worden, die er besteed gaat worden , van de centen van de burgers , beter geïnvesteerd kan worden in de zorg , waar nu mensen in hun ontlasting mogen wachten vanwege mankracht tekort. Hoe erbarmelijk is dat dan? En , nee, dat komt niet uit een ander potje, alle centen komen uit dezelfde buidel.
Wie heeft dit belachelijke plan bedacht? Ik hoop oprecht dat er iemand is die zijn/ haar gezonde verstand gaat gebruiken.

Antwoord
In iedere fase van een project wordt een raming gemaakt en er vindt een second opinion plaats op de raming van de kosten. In de planstudie is een raming gemaakt van het tracé met drie haltes (eindpunt Dorpscentrum). In deze raming bedragen de aanlegkosten tussen de 55 en 60 miljoen euro. Met dit cijfer is ook gewerkt in de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse en is op deze basis vergeleken met de andere tram- en busvarianten. Hiervoor wordt een second opinion opgesteld die voorafgaand aan de besluitvorming dit najaar is afgerond. In het project is tevens ruime aandacht voor risicomanagement.
Het is aan de politiek om keuzes te maken in de verdeling van publieke middelen.

Inspreker 130 Reactie 246
De afstanden naar de 3 haltes ipv 22 haltes , is veel te lang. Hiermee zet u de senioren en minder mobielen helemaal in een isolement. Het belbus systeem is iets van de 50 tiger jaren, hoezo vooruitgang?
De bereikbaarheid van ziekenhuizen, Schiphol en nog veel meer verdwijnt. Kortom de totale bereikbaarheid neemt ernstig af. Terwijl we nu een perfecte verbinding hebben.

Antwoord
Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch

bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.Er is dus geen sprake van een 'belbus' maar van een reguliere verbinding met een normale dienstregeling en haltes.

Inspreker 130 **Reactie 247**
De veiligheid van talloze kinderen wordt dagelijks constant behoorlijk in gevaar gebracht. De scholen en sportvelden liggen nl aan de andere kant.

Antwoord
Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 130 **Reactie 248**
Dan gaat er een stuk natuur verloren , waarbinnen beschermd gebied ligt. Hebben we hier geen respect meer voor?

Antwoord
Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Deze daaruit bleek dat er geen beschermde diersoortenen/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de tram zodanig in te passen dat er sprake blijft van een groene uitstraling.

Inspreker 131 **Reactie 249**
Ik ben VOOR het doortrekken van de tramlijn naar Uithoorn.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 132 **Reactie 250**
Het aanleggen van de tramlijn is voor de wijk meerwijk in Uithoorn is een slechte variant daar wij nu in Uithoorn een prima busverbinding lijn 170 naar amsterdam centraal hebben met alle andere bestemmingen op de route zoals stadshart amstelveen amstelveen - kalfjeslaan - haaarlemmermeer station - museumplein en leidseplein. Al deze bestemmingen zijn dan met de tram lastig te bereiken omdat er altijd overgestapt moet worden terwijl wij nu een rechtstreekse verbinding hebben,ook ligt de wijk meerwijk voor meer dan 80% buiten de 800 meter grens naar de opstaphalte van de tram en hoe gaan ouderen dit doen.

Ook een pendelbus in de meerwijk naar de opstapplaats van de tram geeft weer een extra overstap zeker in de winter en met slecht weer geen verbetering al met al zal dit de reistijd niet ten goede komen. Al met al ben ik van mening dat lijn 170 moet blijven rijden omdat deze lijn van groot belang is voor meerwijk maar ook voor andere delen van Uithoorn.
Ook wil ik de aandacht vestigen op de kwetsbaarheid van een tramlijn bij b.v stroomuitval of een mankement aan de tram dan valt meteen de hele verbinding weg wat met een bus verbinding niet het geval is.
Hopende dat U dit nog eens kunt overwegen daar er veel mensen in Uithoorn geen notie hebben wat dit voor het openbaar vervoer in Uithoorn zal betekenen.

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De snelle bereikbaarheid van de meeste belangrijke bestemmingen voor reizigers vanuit de gemeente UIthoorn is een belangrijke overweging geweest bij de keuze voor de Uithoornlijn. Het klopt dat er vanuit Meerwijk een extra overstap of langer voortransport (lopend/ per fiets of auto) noodzakelijk is. De meeste bestemmingen kunnen ondanks de extra overstap toch snel(ler) worden bereikt. Maar van groter belang voor de afweging is geweest dat de tram op de langere termijn een betere oplossing is.
Busroutes zijn gemakkelijker aan te passen of samen te voegen terwijl een tramlijn voor de lange termijn een hoogwaardige verbinding garandeert.
Bij verstoringen is het mogelijk via overloopwissels een deel van de dienstregeling in stand te houden. Bij geplande werkzaamheden of langdurige verstoringen worden, net als nu, bussen ingezet.

Inspreker 133 Reactie 251
ik ben tegen een tramlijn, tenzij de ideale busverbinding (170 van Connexion) ,(kan iets ingekort worden, indien nodig !) blijft bestaan! Deze heeft veelmeer dan een tram goede opstappunten in Uithoorn en verbindt essentiele knooppunten als daar zijn : 1) winkelcentrum Amstelveen (helaas niet Amstelland Zieken huis) , Concertgebouw, Museumplein en Leidseplein ! Het is toch waanzin om alle verkeer naar station Zuid te dirigeren! Dit betekent langere reistijd (wat is de frequentie daarvandaan? En is dat een bus of meerdere lijnen?) , want overstap is dan nodig. Hoeveel loopbewegingen zijn er nodig? Er zal wel aanpassing nodig zijn bij dit onpersoonlijke,tochtige en kille station. Overigens zal een tram in Uithoorn toch diverse opstappunten moeten hebben ,teneinde een beetje comfort in weer en wind te kunnen garanderen, of anders zal er een rondritbus met hoge frequentie passagiers moeten aanvoeren!
Hoe lang zal de tram erover doen van Uithoorn naar station Zuid ? En hoe lang een bus die bovengenoemde punten aandoet? Er zijn vele vragen , die nog open zijn.

Antwoord
De tram zorgt voor een snelle reis naar de meeste bestemmingen. De kosten van een bus die een groot deel meerijdt met de tram zijn hoog, terwijl het niet veel kwaliteit toevoegt. Deze keuze betekent meer overstappen, maar vanwege hoge frequentie en hoge betrouwbaarheid, sneller en betrouwbaarder reizen. Via een overstap op Sacharovlaan blijft een hoogfrequente verbinding naar Amstelveen-centrum en Amsterdam centrum/ VU in stand. Ook kan op Station-Zuid worden overgestapt op tram 5 of de Noordzuidlijn (naar respectievelijk Leidseplein en het centraal station). Deze verbinding is sneller dan de bestaande verbinding via lijn 170.
Naast station Zuid (met in de toekomst meer tram- en metroverbindingen naar andere bestemmingen) zijn ook Ouderkerkerlaan (lijnen naar stadscentrum, ziekenhuis en Amstrdam Zuidoost) en Sacharovlaan (lijnen naar Aalsmeer, Amstelveen centrum, VU ziekenhuis en Leidseplein) belangrijke overstappunten. De tram doet er 28 minuten over om van dorpscentrum naar station Zuid te rijden.

Inspreker 134 Reactie 252
Bij deze wil ik u mijn argumenten laten weten waarom ik vind dat de Uithoornlijn er WEL moet komen:

1. betere / snellere verbinding met Amsterdam e.o.;
2. draagt bij tot de bereikbaarheid van Uithoorn. Dit geeft een boost aan het winkelgebeuren, horeca binnen Uithoorn;
3. heeft een positieve invloedop de werkgelegenheid. Bedrijven/detailhandel in Uithoorn zijn dan beter bereikbaar.

In de hoop dat de uithoornlijn er daadwerkelijk gaat komen, wens ik u sterkte en wijsheid toe in uw besluitvorming.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 135 Reactie 253
L.S. tot 29 juni mogen wij onze mening geven over de te verwachte Uithoornlijn. Wat is de reden daarvan? Er zijn al heel veel inspraakronden/ tegenwerpingen/adviezen/voorkeurstrajecten/wijzen op gevaar bij oversteekplaatsen, geluidsoverlast etc., in de afgelopen maanden langs gekomen, dus u weet best hoe er over gedacht wordt. Maar wat voor zin heeft het? Het is toch al lang beslist?

Antwoord
Van 2 tot en met 29 juni loopt de consultatieronde van de Uithoornlijn. Alle reacties die in deze periode worden ingestuurd - zoals de uwe- worden opgenomen in de reactienota. Op basis van deze reactienota wordt het definitieve voorstel geformuleerd dat wordt voorgelegd aan de gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen, aan Gedeputeerde Staten van Provincie Noord-Holland en de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam. Zij besluiten in het najaar over het al dan niet voortzetten van de plannen voor de Uithoornlijn. Er zijn -zoals u terecht zegt- al veel inspraak- en informatieavonden geweest. De informatie die op die avonden is verzameld is ook gebruikt om te komen tot de voorkeursvariant waarover nu de consultatie gaat.

Inspreker 135 Reactie 254
De voorkeur om de lijn te laten stoppen achter het Shell station zien veel mensen wel zitten. Geen gevaarlijke oversteekplaatsen. Veel parkeerruimte. Geen overlast voor bewoners langs de lijn. Waar moet je parkeren midden in het centrum? Er is geen duidelijkheid hoe passagiers uit andere wijken snel bij een tramhalte kunnen komen. Dan is het logisch dat men eerst voor een deel met de auto gaat en dat zal niet de bedoeling zijn.
Waarom is er niet gekozen voor regelmatig vervoer vanuit de wijken naar de bestemming achter het Shellstation? Zou met kleinere bussen kunnen en het hoeft toch niet elke 10 minuten? Ik woon zelf niet vlak langs de baan, dus voor mij geen last van die tram, maar stap nu wel dicht bij huis op een bus. Als ik te ver moet gaan lopen is de keus voor de auto snel gemaakt.

Antwoord
Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé bij die variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling “Meer OV voor minder geld” wordt hiermee niet gehaald. Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 135 Reactie 255
Mijn grootste bezwaar blijft de geluidsoverlast voor de aanwonenden en vooral het gevaar van de oversteekplaatsen waar heeeeel veel kinderen dagelijks overheen moeten.

Antwoord
Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed isdoorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet ingebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt.
Het onderzoek naar het verkeersbeeld toont aan dat een tramoversteek veilig op maaiveld kan worden gerealiseerd. De impact van de inpassing van een onderdoorgang is ingrijpend in het maaiveld voor de kruisingen Randweg, Bieslook en Aan de Zoom en erg kostbaar. Tevens brengt zo'n inpassing nadelige gevolgen met zich mee zoals sociaal onveiligheid. Bij Amstelveen is vanwege het hoge aanbod van het verkeer gekozen voor een aantal ongelijkvloerse kruispunten.
Er bestaan speciale programma’s om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 136 Reactie 256
Wij zijn als gezin VOOR! de komst van de Uithoornlijn: een betere bereikbaarheid (voor in de toekomst studerende kinderen) èn kansen voor ondernemer(s) in Uithoorn!

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 137 Reactie 257

Hierbij geef ik aan tegen de komst van de Uithoornlijn te zijn en ik zou graag zien dat de raad niet instemt met de komst van de komst van de Uithoornlijn in de huidige voorkeursvariant. Mijn bezwaren zijn: Er verdwijnt door de komst van de Uithoornlijn een mooi stukje natuur (de oude spoorlijn) in Uithoorn. Natuur die we moeten koesteren, we hebben er in Uithoorn steeds minder van! Niet ondenkbaar is dat er beschermde diersoorten (te denken valt bijv. aan de rugstreeppad) leven in dit gebied.

Antwoord

Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Deze daaruit bleek dat er geen beschermde diersoortenen/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de tram zodanig in te passen dat er sprake blijft van een groene uitstraling.

Inspreker 137 Reactie 258

Met de komst van de Uithoornlijn zal er geen directe verbinding meer zijn met Amstelveen-Centrum en Amsterdam-centrum. Nu kan ik met 1 buslijn (170) het (culturele) hart van Amsterdam bereiken.(Musea, Concertgebouw, Bioscoop). Ook scholieren die in Amstelveen naar school gaan kunnen de scholen zo niet meer rechtstreeks bereiken. Met de Uithoornlijn zal ik dus altijd nog een keer moeten overstappen. Een verslechtering dus voor de Uithoornse bewoners.
Op dit moment hebben we een goed functionerend OV op loopafstand van de meeste woningen/wijken in Uithoorn, waarmee vele plaatsen in en om Uithoorn kunnen worden bereikt. Met de Uithoornlijn is dat niet meer het geval. De 400 meter eis kan uitsluitend dan nog worden ingevuld door middel van het inzetten van een buurtbusje voor de wijken Zijdelwaard en Meerwijk. Overigens zal dit busje, zo heb ik begrepen, veel minder frequent zijn ronde doen t.o.v. de Uithoornlijn. Dit is dus geen vooruitgang, maar een achteruitgang van het OV en m.i. dus geen hoogwaardige invulling van het OV.
Amsterdam wil van al die dieselbussen af. Begrijpelijk, maar waarom zou Uithoorn het probleem van Amsterdam moeten oplossen? Echter zullen bussen in de komende jaren allen geëlektrificeerd worden. Qua kosten wellicht met een fractie van de te verwachtte uitgaven t.a.v. het aanleggen van een trambaan. Dit zou het milieu en vervolgens de gebruiker van een goed functionerend OV te goeden komen. Beter zou Amsterdam de verkeersdrukte oplossen door beperking van de auto in de stad en ook alle bussen het voorrecht geven gebruik te maken van trambanen. In de onderzoeken zie ik hierover niets van terug. Blijkbaar is men zo gefocust op de komst van een tramlijn, dat er blijkbaar geen andere oplossingen voor het OV denkbaar zijn. In de Nieuwe Meerbode van 8 juni jl. lees ik de volgende quote: ‘De busverbindingen die we vandaag de dag nog kennen blijven in ieder geval niet bestaan. De bereikbaarheid wordt minder.Maar wat dat gaat worden is nog niet duidelijk.’ Dus ook met de komst van de tram zal de bereikbaarheid voor Uithoorn niet verbeteren. Veel van ons moeten straks overstappen.
Het buurtbusje dat wordt ingezet zal niet rendabel zijn, wie garandeert ons dat het busje blijft als blijkt dat er telkens geld bij moet? Ook zal niet iedereen gebruik maken van een dergelijk busje. Een groot aantal mensen zal een alternatieve wijze van vervoer kiezen naar een tramhalte (fiets, auto) met als gevolg dat er op bepaalde punten parkeeroverlast van auto’s en fietsen zal zijn. De gevolgen van een storing bij de tram stroomstoring, een tram defect ect.) heeft veel meer gevolgen dan een storing bij een bus. Heeft een bus panne, dan kan men snel een vervangende bus inzetten. Heeft een tram panne, dan blokkeert deze de trambaan en kan er lange tijd geen gebruik van worden gemaakt. Dit heb ik met de lijnen in Amstelveen al een paar keer meegemaakt. Met de bus heb ik nooit last ondervonden. Het alternatief met als eindhalte N201 is m.i. te makkelijk van de hand gewezen. Met de eindhalte N201 zou Uithoorn niet wederom doorklieft worden, zoals voorheen werd gedaan met de N201. Ooit is bedacht dat we dit niet meer wilden, wat resulteerde in de omlegging van de N201. Nu gaan we opnieuw dit probleem creëren? De variant met eindhalte N201 zal overigens veel minder gaan kosten!

Antwoord

Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Er komt steeds meer verkeer op de weg in deze regio

waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. Dit netwerk wordt daarmee steeds duurder en het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio loopt terug vanwege bezuinigingen. In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben ertoe geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding van Uithoorn naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbinden.
Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder, maar dit is dus geen buurtbusje. Het vervangen van dieselbussen door elektrische bussen geeft geen verandering in de kosten en in de vertraging die de bus oploopt.

Bij verstoringen is het mogelijk via overloopwissels een deel van de dienstregeling in stand te houden. Bij geplande werkzaamheden of langdurige verstoringen worden, net als nu, bussen ingezet

Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé bij die variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling “Meer OV voor minder geld” wordt hiermee niet gehaald. Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 138 Reactie 259
Bij deze wil ik laten blijken dat ik zwaar tegen de komst van de tram over de Spoordijk ben!!
Denk aan de veiligheid van de bewoners met onze jonge kinderen! Denk aan ons woongenot! Uitzicht op een trambaan...walgelijk is het! Geluidsoverlast en het prachtig stukje groen wat verloren zal gaan. En dan nog niet te spreken over de zwaar onderschatte kosten die dit project met zich meebrengt. Een onvolledig onderzoek is verricht. Er is onvoldoende naar veiligheid gekeken en onderzoek naar gecumuleerde geluidsbelasting is uitgebleven.
Wonen de mensen die beslissen over de komst van de trambaan op de spoordijk zelf ook op 20mtr afstand van een trambaan? Of valt er voor hen misschien een prachtige bonus te behalen na afronding van dit project.

Antwoord
In de Nota van Wijziging op p. 12 van deze reactienota vindt u de (boven)wettelijke maatregelen die op basis van het participatietraject en de consultatie worden voorgesteld in het voorkeursbesluit dat in het najaar wordt genomen. Hierbij is rekening gehouden met de wensen van bewoners wat betreft privacy en geluidwering. Bij de geluidsonderzoeken zijn wij gehouden aan de wettelijke voorschriften hieromtrent. Uiteraard is een veilige inpassing bij introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde

bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Het besluit over de Uithoornlijn wordt genomen door de gemeenteraden van Amstelveen en Uithoorn, Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en de regioraad van de Stadsregio Amsterdam.

Inspreker 138 **Reactie 260**

Als wij van deze plannen hadden geweten, zouden wij deze woning(nieuwbouw) nooit gekocht hebben. Wat een miskoop als dit plan echt wordt doorgezet! Ons huis wordt moeilijk verkoopbaar!
Men komt naar Uithoorn voor de rust, hectiek zoekt men wel op in de steden. Uithoorn..een rustig dorp..lekker weg van de stad met al zn hectiek, een prachtige veilige plek om je kind te zien opgroeien! Weg is onze droom, als dit plan doorgaat!
Een tram dwars door dicht bewoond gebied in een gemoedelijk dorp, ten koste van het woongenot en de veiligheid van een groot aantal inwoners, dicht langs de huizen van een groot aantal bewoners, waarbij een prachtig stukje groen verwoest wordt..... Ik mag toch hopen dat een ieder met gezond verstand begrijpt dat dit geen optie is!

Antwoord

Al geruime tijd voor de aankoop van uw huis was er sprake van een mogelijke hoogwaardige en hoogfrequente bus met een trace over de Spoordijk. Er was in de periode van de ontwikkeling van Buitendijks geen reden om aan te nemen dat er helemaal geen HOV over de Spoordijk zou komen. In het bestemmingsplan voor Buitendijks is ook rekening gehouden met de komst van de bus, om de geluidsbelasting te berekenen. En in het stedenbouwkundig ontwerp van 2010 is benoemd dat het op dat moment in gebruik was als wandelgebied, maar gereserveerd voor een busbaan. In 2012 heeft de Stadsregio een quickscan uitgevoerd naar de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn. Dit onderwerp is juli 2012 in een Raadsvergadering van de gemeenteraad van Uithoorn besproken. Naar aanleiding hiervan heeft de Nieuwe Meerbode op 1 augustus 2012 een artikel over de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn op de voorpagina geplaatst.
De gemeente heeft de uitvoering van een quickscan juni 2012 doorgegeven aan de ontwikkelaar, vanuit het idee dat deze de directe contacten met geïnteresseerden onderhield. De ontwikkelaar heeft ons onlangs desgevraagd verteld dat in de verkoopgesprekken het onderzoek naar een eventuele tram door hen is benoemd.

Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs het tracé. Hierin wordt voorgesteld om bij Buitendijks een 3 meter hoog, groen ingepast zicht- en geluidwerend te plaatsen.

Inspreker 138 **Reactie 261**

Wij zijn speciaal in Buitendijks komen wonen omdat wij hier dachten ons zoontje een veilige zorgeloze jeugd te kunnen bieden. Kinderen zien de gevaren niet en zoeken ze vaak zelfs op. Een slagboom zal hen niet uit de verleiding halen, toch nog even snel het spoor over te steken. En wat een uitdaging voor hen om over een geluidswal heen te klimmen! Echt m'n mond valt wagenwijd open als ik de veel te mooie schetsen zie..zonder kabels en palen..met brede wateren en zonder geluidswallen en met slagboompjes waar de kinderen onderdoor fietsen.

Antwoord

Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle

plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 138 Reactie 262
Wat denkt men..dat de Amsterdamse toerist richting Uithoorn vertrekt per tram om eens op ontdekkingstocht te gaan!? Terwijl men veel leuker een boot kan huren of een fietstocht langs de Amstel kan maken vanuit Amsterdam, mocht men toch de drang hebben om naar Uithoorn te komen?! In welke droomwereld leven de ambtenaren die denken dat een tramlijn de manier zal zijn om toerisme aan te trekken naar Uithoorn? Wat mankeert er aan de prima busverbindingen naar Amsterdam? Hoe energiezuinig en kostenbesparend zou het zijn om deze bussen te vervangen voor electrabussen?
Waar parkeren de mensen hun auto's bij de haltes?

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen. In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn.

Inspreker 139 Reactie 263
Het lijkt zo leuk een metro doortrekken naar Uithoorn.
Welke idiootheeft dit bedacht? Ik stap nu voor de deur op erg luxe dus, Amstelveen is 15 min met de bus heel fijn Uithoorn lijn moet je eerst een uur wachten op de bus (mocht die dan nog bestaan en naar Amstelveen gaan) Dan moet je de tram maar nemen eerst 15 min fietsen dan afwachten of je de tram haalt dan weer overstappen of verder lopen naar Amstelveen busstation.
Ik ben afhankelijk van de bus ik pak lijn 146 en binnen een half uur ben ik op bijlmer station dan pak ik de regionale bus en ga naar ijburg 3kwartier. en vervolgens ga ik werken in de avond 19:00 ga ik vanaf ijburg met de tram naar c.s. daar pak ik de bus en 1:15 ongeveer ben ik thuis inclusief lopen En dan met de Uithoorn tram moet ik eerst 15 min fietsen dan uur naar c.s Amsterdam (waar ik weer 1 of 2x intussen moet overstappen) en dan de tram naar ijburg ook half uur. Betekent gewoon anderhalf uur onderweg ipv de nu 3kwartier... dus nee voor mij geen Uithoorn lijn

Antwoord
De tram zorgt voor een snelle reis naar de meeste bestemmingen. De kosten van een bus van Uithoorn naar Amstelveen en Amsterdam die een groot deel meerijdt met de tram zijn hoog, terwijl het niet veel kwaliteit toevoegt. Deze keuze betekent meer overstappen, maar vanwege hoge frequentie en hoge betrouwbaarheid, sneller en betrouwbaarder reizen.

De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.Via een overstap op Sacharovlaan blijft een hoogfrequente verbinding naar Amstelveen-centrum en Amsterdam centrum/ VU in stand. Ook kan op Station-Zuid worden overgestapt op tram 5 of de Noord/Zuidlijn (naar respectievelijk Leidseplein en het centraal station). Deze verbinding is sneller dan de bestaande verbinding via lijn 170.
Er komen meer betrouwbare mogelijkheden voor de reis tussen Uithoorn-Zijdelwaard en IJburg: de noord-zuidlijn gaat rijden tussen Amsterdam Centraal en station Zuid en zal dat veel sneller zijn dan welke verplaatsing dan ook in Amsterdam. Ook Bijlmer Arena wordt aanzienlijk sneller bereikbaar.

Inspreker 139 **Reactie 264**
En dan heb ik 't nog niet eens gehad over de herrie onveiligheid criminaliteit overlast kinderen die je niet meer alleen kan laten bang dat ze onder de tram komen het blijven kinderen.
Dus ik ben 100% tegen de Uithoornlijn

Antwoord
Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 140 **Reactie 265**
Graag laat ik weten dat ik voor ben, en zie deze zo snel mogelijk plaats vinden!

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 141 **Reactie 266**
Ik ben voor het doortrekken van de sneltram naar uithoorn. Betere verbinding met Amstelveen en Amsterdam. Als werkgever en als privépersoon heb ik daar veel baat bij.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 142 **Reactie 267**
Ondergetekende, inwoner van Uithoorn, is groot voorstander van de Uithoornlijn. Regelmatig rijdend en vooral snel OV richting Amsterdam lijkt me een uitstekend idee. Eventuele geluidsoverlast neem ik wel voor lief.

Kleine vraag over het tracé: wordt een deel van de pas gebouwde huizen aan de Buitendijks in Uithoorn nu afgebroken? Het traject tussen de haltes Aan de Zoomen Busstation gaat dwars door deze wijk heen.

Antwoord
De Spoordijk heeft voldoende breedte om een trambaan voor twee richtingen langs Buitendijks aan te kunnen leggen. Er hoeven geen woningen voor afgebroken worden. U kunt in de film en het 3D-model op de website zien hoe de eventuele Uithoornlijn komt te lopen.
Bij de aanleg van de wijk is rekening gehouden met de komst van een HOV-lijn, in de vorm van een bus. Modern trammaterieel is geluidsarmer dan de dieselbussen waar in het bestemmingsplan voor de wijk Buitendijks rekening mee is gehouden.

Inspreker 143 Reactie 268
In uithoorn is er de afgelopen weken geadverteerd met een oproep om je menig te geven over de nieuwe tramlijn. Ik vraag mij af of dit zin heeft of dat de Amsterdamse politiek 5 jaar geleden al het besluit genomen heeft dat uithoorn een tramlijn MOET krijgen. Tenslotte is het de statsregio Amsterdam die dit organiseert en dus ook besluit. En van wethouder Polak in Uithoorn heb ik nog geen reactie gehoord dat geen tram ook een optie is m.a.w. weer zo'n marionet in de stadsregiopolitiek.
Heeft boven staande schrijven dus zin. ? ik denk het niet. Hoezo democratie. Gek hé dat de opkomst bij het stemmen zo laag is. De politiek doet toch gewoon waar ze zelf zin in hebben.

Antwoord
Van 2 tot en met 29 juni loopt de consultatieronde van de Uithoornlijn. Alle reacties die in deze periode worden ingestuurd - zoals de uwe- worden opgenomen in de reactienota. Op basis van deze reactienota wordt het definitieve voorstel geformuleerd dat wordt voorgelegd aan de gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen, aan Gedeputeerde Staten van Provincie Noord-Holland en de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam. Zij besluiten in het najaar over het al dan niet voortzetten van de plannen voor de Uithoornlijn. Indien bijvoorbeeld de gemeenteraad van Uithoorn tegen de aanleg van de Uithoornlijn stemt, komt er geen Uithoornlijn.

Inspreker 143 Reactie 269
wat ik er op tegen heb om de tram in Uithoorn te laten rijden is dat:
een tram is een ouderwets vervoermiddel; bussen worden steeds milieu vriendelijker; bussen zijn veel flexibeler bij storing en of uitval; in de rapportages krijgt de tram waarderingen als hoogwaardig en robuust en de bus is maar gewoon een bus. M.I is de bus juist degene die robuust is. Er van uitgaande dat je met robuust bedoeld een OV-dienst die slechts met moeite kan worden verstoort. Als een bus in de dienstregeling een defect heeft dan kunnen de andere bussen gewoon doorrijden. Heeft een tram in de dienstregeling een defect dan staan ALLE trams stil. Zij kunnen elkaar nl. niet passeren terwijl de bus dat wel kan; kijkend naar het voorstel dan blijkt dat bewoners aan de noordzijde van Uithoorn een verdubbeling van de afstand naar een OV-halte krijgen; De huidige bus verbinding met Amsterdam verslechterd; Geluid overlast voor aanwonende. In Amsterdam zijn ze gewent s'mogens om 6:00 uur gewekt word door trams die piepend de bocht door gaan. In Uithoorn zijn we dat niet gewend en willen we dat ook niet. We hebben genoeg herrie van schiphol; Waarom komt er geen eindhalte bij het McDonald terrein (AmstelveenZuid)tezamen met een bus-tram overstap en ook een P&R mogelijkheid. Ruimte genoeg. Huidige landbouwgrond is goedkoop. Hebben de werknemers van de toekomstige industrieterrein ook meteen een halte. En McDonald is blij met de wachtende die alvast een bigmac komen halen. De spoorbrug over de N201 kot dan ook te vervallen. Scheelt weer een miljoentje of wat; Kosten: wat gaat het de gemeente uithoorn kosten. In de hele informatievoorziening en ook in de rapportages worden de toekomstige buslijnen niet bespoken. Wij weten nog niet wat er met de buslijnen gaat gebeuren zegt wethouder Polak. Klinkt als "ik wil het de burger nog niet vertellen". En wat te denken van de nu afgescheven tramstellen van lijn 5. Er moet dus nieuw materieel gekocht worden en dat wordt voor Amsterdam goedkoper als Uithoorn mee betaald; Het kan toch niet waar zijn dat er een plan gemaakt word waar slechts een deel van het OV mee van doen is. Het gaat toch om het totaal plaatje van het OV.Los van dit alles vind ik dat er in de rapporten sterk wordt aangestuurd op de tram en zondig word de waarheid hier en daar aangepast ten voordele van de tram. Kort gezegd de burger wordt voorgelogen.Voorbeeld de voordelen van de tram over een vrije trambaan in vergelijking met een bus over de

Bovenkerkerweg. Zou je een eerlijke vergelijking maken dan ook de bus over het zelfde tracé in de form van een vrije busbaan.

Antwoord
De stadsregio moet met minder rijkssubsidie meer en beter openbaar vervoer leveren. Daarom is gekozen voor sterke hoogfrequente en betrouwbare verbindingen tussen de belangrijke OV-knopen en bestemmingen. De Uithoornlijn voldoet hieraan. Het nieuwe trammaterieel is veel betrouwbaarder dan de bestaande trams van lijn 51 en maakt ook veel minder geluid dan de trams in Amsterdam.
Om die reden is gekozen voor het doortrekken van de vernieuwde Amstelveenlijn naar het dorpscentrum van Uithoorn, zonder directe busverbinding vanuit Uithoorn naar Amstelveen en Amsterdam. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
Bij verstoringen is het mogelijk via overloopwissels een deel van de dienstregeling in stand te houden. Bij geplande werkzaamheden of langdurige verstoringen worden, net als nu, bussen ingezet.
Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé bij die variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling “Meer OV voor minder geld” wordt hiermee niet gehaald. Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 144 Reactie 270
Ben tegen de Uithoornlijn omdat er nu en prima busverbinding is met het centrum van Amsterdam zonder te hoeven overstappen. Een tram/metro zal tot meer overstappen leiden wat zo een eventuele tijdwinst minimaal zal maken. Zelf zit ik liever iets langer in een (comfortabele!) bus dan (meerdere) keren te moeten overstappen.
Ook vind ik het zonde van het overheidsgeld (lees; geld van de belastingbetaler) het is een stuk goedkoper en eenvoudiger om bussen vaker te laten rijden of om grotere bussen in te zetten om een capaciteitsprobleem op te lossen. Denk aan dubbeldekkers of verlengde bussen. Het aanleggen van een nieuw tracé zal vele malen duurder zijn.

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Er komt steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. Dit netwerk wordt daarmee steeds duurder en het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio loopt terug vanwege bezuinigingen. In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks

eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben ertoe geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding van Uithoorn naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbinden.
Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 145 Reactie 271

Hierbij nogmaals mijn mail van 31 maart jl. als reactie op de vraag wat ik van de komst van de uithoornlijn vind.
Ik zie nog steeds geen rapport met betrekking tot de capaciteit van de nieuwe verbinding en het wegvallen de bussen. In het rapport '2_b_analyse varianten bus en tram uithoornlijn' worden in hoofdstuk 3 de aspecten benoemd waar de keuzes op worden afgewogen. Ik vind het heel raar dat hier niks te vinden is over de drukte/capaciteit van de verbindingen.
Ik ben tegen de uithoornlijn omdat ik bang ben dat, zeker in combinatie met het wegvallen van de bussen, het veel te druk wordt om met het openbaar vervoer te gaan.
Dagelijks maak ik gebruik van het openbaar vervoer om naar mijn opleiding Technische Bedrijfskunde gelegen aan het Amstelstation te reizen. Ik neem daarvoor altijd de bus vanaf de Arthur van Schendellaan en stap vervolgens over op metro 51 bij Poortwachter. Nou kwam ik er niet zo lang geleden achter dat er plannen zijn om de metrolijn door te trekken naar Uithoorn en de metro te vervangen door een tram. En dit wekte bij mij een aantal vragen op met betrekking tot de capaciteit van deze verbinding.
Een simpele rekensom:
Een metro heeft een capaciteit van 64 zitplaatsen & 169 staanplaatsen, (bron: http://over.gvb.nl/feiten-en-cijfers/metro) vermenigvuldig dit aantal met 2 (een metro heeft altijd 2 wagons!?) en dan komt daar een totale capaciteit uit van 466 reizigers per ritje van en naar Amsterdam.
Een tram heeft een capaciteit van 60 zitplaatsen en 120 staanplaatsen, (bron: http://over.gvb.nl/feiten-en-cijfers/tram) een tram is naar mijn weten in niet gekoppeld waarmee de totale capaciteit uit komt op 180 reizigers per ritje van en naar Amsterdam.
466 tegenover 180 reizigers, een capaciteitsverlaging van 61%.
Wanneer deze verbinding een onderbezetting heeft van 61% is dit een goede oplossing. Echter kan ik mij dit niet voorstellenMet regelmaat (lees: elke ochtend) sta ik als een sardientje in de metro (zie bijgevoegde foto). Naast het feit dat de metro nu al overvol is las ik tevens dat de bussen van en naar Amsterdam, afhankelijk van de variant die gekozen aat worden, minder gaan rijden/verdwijnen wanneer deze verbinding wordt gerealiseerd? Oftewel: nog meer reizigers die van deze nu al overvolle verbinding gebruik gaan maken.
In het rapport 'analyse varianten bus en tram' dat ik tegen kwam op jullie site worden in hoofdstuk 3 de aspecten beschreven waar de verschillende opties mee worden vergeleken. Ik zie hier nergens het aspect capaciteit/bezetting van de bussen/trams terugkomen wat toch zeker een belangrijk aspect is als het gaat om openbaar vervoer van hoogwaardige kwaliteit.
In het rapport 'UHL 2. Notitie bus of tram naar uithoorn' staat in hoofdstuk 4.2.3. wel iets vermeld over aantal reizigers maar dit gaat over het trekken van meer reizigers naar het openbaar vervoer. Niet over de capaciteit van de verbinding.
Zou u mij tekst en uitleg kunnen geven over de zorgen die ik heb? Naar mijn idee is in het onderzoek dat tot nu toe is gedaan geen rekening gehouden met mijn bovengenoemde simpele rekensom over de capaciteit die een tram heeft ten opzichte van de metro die nu rijdt.

Antwoord

De nieuwe trams die over de Amstelveenlijn en dus eventueel ook de Uithoornlijn gaan rijden, hebben een hogere capaciteit en gaan met gekoppelde stellen rijden (in totaal 175 plaatsen). Het gaat om een hoogwaardige tramlijn. Dat wil zeggen dat de Uithoornlijn in hoge frequentie zal gaan rijden en dat de snelheid en betrouwbaarheid hoog zijn. Naar verwachting zullen de trams in de spits minimaal 6 keer per uur en maximaal 10 keer per uur gaan rijden. De precieze frequentie zal echter later worden bepaald op basis van de meest actuele prognoses van het verwachte aantal reizigers.

Inspreker 145 Reactie 272
Daarnaast had ik ook nog een vraag over het nacht openbaar vervoer, nu rijdt er heel ideaal een nachtbus. Gaat deze ook verdwijnen?

Antwoord
Het nachtbusnetwerk staat los van van de Uithoornlijn en blijft ook bij de komst van de Uithoornlijn bestaan.

Inspreker 146 Reactie 273
Hierbij onze reactie op de plannen voor de Uithoornlijn. Het zal voor u niet als een verrassing komen maar wij zijn tegen de komst van de tram in onze leefomgeving. De oude spoordijk is een groengebied waar veelvuldig gebruikt van wordt gemaakt door wandelaars,fietsers, hondenbezitters en niet te vergeten de vele kinderen uit de omliggende wijken. Deze groenstrook is uniek in Uithoorn. Indien de tram over deze dijk komt te rijden is het gedaan met de mooie flora en fauna die er thans te vinden is. Door het laten rijden van de tram over de oude spoordijk wordt de Legmeer geheel in 2 delen uiteen gereten.
Het eventueel verplaatsen van de oversteekplaats naar de Wederik zal ons als bewoners extra zwaar belasten. Niet alleen het geluid van een tram die elke paar minuten voorbij komt, maar tevens de geluiden van de oversteekplaats. Wederom worden deze geluiden niet meegenomen in de berekeningen van geluidsoverlast omdat ze binnen de waardes vallen maar wij zullen hier wel degelijk veel last van ondervinden. Wij vinden het onacceptabel dat wij op deze manier belast worden.
Door het plaatsen van de tramleidingen en palen zal ons uitzicht drastisch veranderen. Hiernaast brengt het rijden van een tram op korte afstand van ons huis ook vervuiling met zich mee met eventuele gezondheidsproblemen als gevolg (fijnstof, elektromagnetische-straling). Door de directe aanwezigheid van de trambaan bij ons huis zal de verkoopwaarde van ons huis verminderen, hoe wordt dit gecompenseerd? Ook bij trillingsschade verwachten wij gecompenseerd te worden.

Antwoord
Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan inderdaad in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de inpassing zodanig vorm te geven, dat er sprake blijft van een groene uitstraling.

Om redenen van veiligheid en doorstroming kunnen de huidige bushalte en de oversteek bij het Kootpark niet gehandhaafd blijven. Daarom heeft de projectorganisatie gezocht naar een alternatieve locatie voor deze verbinding tussen de wijken Kootpark en de Legmeer.
Tijdens de participatieavonden is hiervoor een ontwerp besproken. Dat ontwerp bleek toen ook een aantal nadelen voor de direct aanwonenden te kennen omdat vanuit het oogpunt voor zicht op de kruising (veiligheid) het geluid reducerend(zicht)scherm onderbroken moet worden ter hoogte van de oversteek. Daarom zijn -als gevolg van dit inzicht over de nadelen- twee mogelijkheden opgenomen, waarover nog geen keuze is gemaakt:

- Een nieuwe oversteek meer naar het westen bij Wederik
- Geen oversteek.

Een nieuwe oversteek heeft voordelen voor het fietsnetwerk en de levendigheid in het gebied. Nadeel is dat het extra overlast voor omwonenden veroorzaakt, omdat vanuit het oogpunt voor zicht op de kruising (veiligheid) het geluid reducerend zichtscherm onderbroken moet worden ter hoogte van de oversteek. Ook moeten extra oversteken met veiligheidsmaatregelen worden beveiligd.
Beide buurten zijn op geringe afstand ook goed ontsloten via de route Faunalaan-Aan de Zoom of via de Zijdelweg. Bij het weglaten van deze oversteek zijn de andere fietsroutes niet heel veel langer. Nadere uitwerking volgt.
Het is goed om vast te weten dat u deze oversteek liever niet ziet komen.
Overigens is het inderdaad zo dat het geluid van eventuele bellen bij oversteken niet binnen het wettelijk kader vallen. Aan dat wettelijk kader zijn we gehouden bij het doen van onderzoeken en het maken van

berekeningen. Dat wil echter niet zeggen dat we er niets aan kunnen en willen doen. Het inregelen van veiligheidsmaatregelen ziet de projectorganisatie Uithoornlijn als bijbehorend en verplicht maatwerk. Een bel, als deze nodig blijkt, kan ingesteld worden in volume en lengte van bellen per tijdsmoment.

Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Er zal in Uithoorn geen verhoging van de fijnstofniveaus optreden als gevolg van de aanleg en exploitatie van de Uithoornlijn. Eerder een daling omdat meer reizigers voor hun woon-werkverkeer de auto laten staan en de tram pakken en een deel van de huidige bussen wordt vervangen door de tram. De elektrische motoren van trams stoten geen fijnstof uit in tegenstelling tot brandstofmotoren van auto's en bussen.

Inspreker 146 Reactie 274

Dit heeft om te beginnen grote gevolgen voor de veiligheid van m.n. onze kinderen! Per dag steken er zeer veel kinderen, zowel van de basisschoolleeftijd als voortgezet onderwijs leeftijd, de beoogde trambaan bij Aan de Zoom en Bieslook over. Ook de kinderen die sporten op het sportpark in de Legmeer West rijden veelvuldig heen en weer. De komst van de tram zorgt voor een zeer gevaarlijke en in onze ogen onverantwoorde verkeerssituatie. Er is tijdens de bijeenkomsten meerdere malen aangegeven dat het ongelijkvloers maken van de kruisingen absoluut niet aan de orde is. Er worden "voldoende veiligheidsmaatregelen genomen in het kader van de wet spoor" wordt ons steeds verzekerd. Wij vinden het onbegrijpelijk dat er in Amstelveen gewerkt wordt aan ongelijkvloerse kruisingen terwijl hier in Uithoorn onze kinderen meerdere malen per dag met een tram geconfronteerd zullen worden tijdens het oversteken.

Antwoord

Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een 'gewone' lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. Overigens worden de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen.

Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld. In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 146 Reactie 275

De beoogde trambaan zal zeer dicht langs de woningen van Wederik en Buitendijks komen te liggen. Dit heeft een enorme geluidsoverlast tot gevolg iedere paar minuten weer. Dat de beoogde geluidsbelasting de grenswaarde niet overschrijdt zegt ons als bewoners aan de bocht zeer weinig. De piekbelasting wordt, waar deze de hoogste waarde bereikt, niet gemeten nml in de bocht. Dit is erg voordelig voor de gepubliceerde gemiddelde belasting maar wij als bewoners hebben hier wel degelijk mee te maken. De al aanwezige geluidsbelasting door Schiphol komt daarboven op. Daarnaast is er aangegeven dat wij hier geen geluidsschermen krijgen maar zichtschermen?

Antwoord
Wet geluidshinder gaat over maximale toegestane gemiddelde geluidswaarden. Geluidbelasting tijdens een passage van een tram, zo ook de piekbelasting, is meegenomen in de geluidsberekening. De ligging van de trambaan t.o.v. uw woning, het verloop van de trambaan zoals een bocht, halte of rechte lijn zijn bepalend voor de hoeveelheid geluid tot de woning. De inrichting van de trambaan (beton, gras of ballastbed) maakt ook verschil. Al deze gegevens zijn in het geluidsmodel ingevoerd. Daarnaast is de frequentie van de tram, met alle variaties gedurende de dag, ingevoerd. Hiermee ontstaat een geluidsmodel die de gemiddelde geluidsbelasting per woning kan uitrekenen, die ook met alle piekbelastingen rekening houdt.
Het geluidsmodel laat zien waar wettelijke geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk zijn. Dat betekent niet dat op andere plaatsen geen bovenwettelijke maatregelen genomen kunnen worden. Maar omdat deze niet wettelijk zijn spreekt projectorganisatie Uithoornlijn over zichtschermen. Dit is voor projectorganisatie Uithoornlijn een benaming om wettelijk en niet wettelijke maatregelen te duiden. Deze zichtschermen kunnen geplaatst worden voor meer dan alleen het reduceren van geluid. Ze kunnen ook om privacyredenen of om zichtredenen geplaatst worden. Het is mogelijk om deze aan de buitenkant te voorzien van beplanting. Het zichtscherm heeft ook een geluidsreducerende werking.

Inspreker 146 Reactie 276
De opstapplaats bij aan de Zoom zal in een grote behoefte moeten voorzien aangezien er maar weinig opstapplaatsen komen in Uithoorn. Dit betekent een enorme toename van parkerende automobilisten in de wijk. Dit terwijl wij al te maken hebben met een tekort aan parkeerplaatsen in de huidige situatie. Hoe gaan jullie dit oplossen? Door de komst van de tramlijn zullen er zeer veel buslijnen komen te vervallen. Er is geen directe verbinding meer met Amsterdam Centraal, Amstelland ziekenhuis e.a.
Als we het hebben over HOV denken we aan goede bereikbaarheid, maar daarvan is geen sprake met het wegvallen van buslijnen. Hoe zijn de inwoners van Uithoorn hierbij gebaat? Er zijn meerdere alternatieven voorgedragen voor de tramlijn die allen van tafel geveegd zijn. Waarom wordt er niet gesproken over een tracé wat de bocht bij Wederik en Buitendijks buiten schot laat? Nergens anders loopt de tram zo dicht langs de huizen als hier! Komende vanuit Amstelveen zou de tram prima rechtdoor kunnen rijden parallelaan, of zelfs op, de Faunalaan tot aan de bestaande busbaan en hier in kunnen voegen. Deze en vele andere alternatieven zijn de revue gepasseerd zonder in onze ogen serieus genomen te zijn. Het lijkt een “done deal” ; de tram moet en zal over de oude spoordijk bij Wederik rijden, waarom?

Antwoord
Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto’s en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.

Het huidge bussysteen functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander

systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk.

Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap.

Op deze 'ruggengraat' in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar 'oude' bestemmingen te gaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost. Het VU-ziekenhuis is met de tram en overstap op Sacharovlaan op de huidige bus 172 uit Aalsmeer goed te bereiken. Een alternatief is op station Zuid overstappen op een tram in de richting van het VU-ziekenhuis. Voor het Amstelland Ziekenhuis ligt de halte Ouderkerkerlaan van de tram op loopafstand, en kan eventueel daar ook worden overgestapt op een bus die nog dichterbij komt.Voor echt minder validen, zijn andere vervoermogelijkheden beschikbaar om naar het ziekenhuis te reizen.

Inspreker 147 **Reactie 277**
Hierbij geef ik aan aan dat ik voorstander ben voor het doortrekken van de Uithoornlijn tot het Dorpscentrum.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 148 **Reactie 278**
Hierbij geef ik aan aan dat ik voorstander ben voor het doortrekken van de Uithoornlijn tot het Dorpscentrum.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 149 **Reactie 279**
Met verbazing heb ik diverse conclusies en redenaties gelezen en jullie presentatie bezocht. De hoeveelheid mensen die daar een positief (reclame) praatje wilden houden was gewoon walgelijk om te zien. Het was een en al reclame en verkoop met geen enkel zicht meer op de realiteit! Een prestigeproject voor diverse mensen om promotie mee te kunnen maken, dat is mijn gevoel naar aanleiding van deze avond.

Antwoord
Wij vinden het spijtig om te lezen dat u de inloopavond niet heeft gewaardeerd.

Inspreker 149 Reactie 280

Hetgeen mij het meeste verbaast is dat jullie de kosten van een tram door Uithoorn belangrijker vinden dan het woongenot van de bewoners in ons dorp.
Als ik kijk wat er in Amstelveen uitgegeven wordt aan een tram en in Uithoorn vindt ik dit niet in verhouding. Een redenatie om een tram niet een andere route te laten rijden omdat deze anders duurder wordt (terwijl omwonenden dan vele mate minder last zouden hebben van een tram) gaat er bij mij niet in. Wij wonen in een wijk met meer dan 30 kinderen, waarbij zeker ¾ aan het tracé woont. Dan zijn wij 1 klein wijkje, maar er zijn er nog meer. Al deze kinderen zullen last van de tram hebben. Slaapkamers die grenzen bijna aan de tramlijn.
Daarbij snap ik dat er wettelijke regels zijn. Maar een gemiddelde aanhouden terwijl de piek misschien wel rond de 95db uit komt. En dat naast een raam van kinderen. Staat dit nou echt in verhouding tot een paar miljoen meer?? De enige reden dat jullie onder de norm kunnen blijven is de 5Db correctie op het gemiddelde. Zonder deze correctie waren jullie boven de norm uitgekomen. Is jullie prestige project dan echt belangrijker dan onze kinderen?

Antwoord

Projectorganisatie Uithoornlijn heeft in de tracéstudie onderzocht per tracé gekeken naar thema's als inpassing, doorstroming en betrouwbaarheid OV, reisduur en snelheid tram, doorstroom gemotoriseerd verkeer en fietsers. De oude spoordijk kwam daar als beste tracé uit waarbij de inpassing van de trambaan langs Buitendijks en Wederik ruimtelijk een aandachtspunt was waar bovenwettelijke maatregelen zoals zichtschermen en groeninpassingen uitgewerkt kunnen worden.
De investeringskosten van de tracés is een gevolg van de benodigde inpassingsvraagstukken. Het tracé over de Zijdelweg geeft niet de gewenste kwaliteit voor zowel het OV, overig verkeer (veel verlies in capaciteit en snelheid) en de trambaan is ook nog duurder in aanleg. Meer investeren voor meer kwaliteit had gekund. Maar minder kwaliteit voor meer geld sloot tracé Zijdelweg uit. Daarnaast staan langs de Zijdelweg ook woningen die al te maken hebben met een zeer drukke Zijdelweg waar ook groen op een aardewal weggehaald moet worden om een trambaan in te kunnen passen. Tijdens de participatieavonden met u en uw buren heeft Projectorganisatie Uithoornlijn gesproken over het willen uitwerken van bovenwettelijke maatregelen zoals een zichtscherm dat zicht en privacy kwalitatief zo goed mogelijk behoudt en tevens geluidsreducerend werkt. Een dergelijk scherm kan met beplanting bekleed worden.

Inspreker 149 Reactie 281

Daarbij zijn willens en wetens de stukjes grond aan de bewoners van Buitendijks verkocht. Huizen die onverkoopbaar zullen worden. Wij allen zijn uitgegaan van een mogelijk bus tracé. Een tracé waarbij zowel door de gemeente als de makelaar werd aangegeven dat deze er waarschijnlijk niet zou komen. Ik zelf heb persoonlijk nog bij de makelaar aangegeven of er zeker een bus zou komen want als het een tram zou worden had ik geen interesse in het huis omdat ik vanuit Amsterdam al diverse malen vlakbij een tram woonde.
Voor mij persoonlijk betekend dit dat de winst van mijn vorige huis welke ik nu in dit huis heb gestoken als sneeuw voor de zon is verdwenen. Ik kan dus niet meer een soortgelijk huis straks terugkopen omdat de geluidshinder hier dermate hoog zal zijn (ik denk in 5 minuten tijd heb je een bus, een tram en een vliegtuig dus als je mazzel hebt heb je 0,5-1 minuut rust per 5 minuten) dat mijn huis niks meer waard is. Ik blijf achter met een enorme rest schuld en ik zal straks 3 hoog achter moeten zitten om al mijn schulden dan af te kunnen lossen. Met dank aan het HOV van Uithoorn, de geweldige tram. Wie gaat mij garanderen dat dit niet gaat gebeuren, wie gaat mij uitkopen als deze plannen door gaan of een alternatief geven (ander stuk grond in Uithoorn waar wij kunnen gaan wonen)? EN ik weet zeker ik sta niet alleen in deze situatie.

Antwoord

Al geruime tijd voor de aankoop van uw huis was er inderdaad sprake van een mogelijke hoogwaardige en hoogfrequente bus. Eind 2009 was er al een besluit van de verschillende overheden voor het voorkeurstrace van de busbaan, namelijk over de Spoordijk. Er was in de periode van de ontwikkeling van Buitendijks geen reden om te veronderstellen dat er helemaal geen OV over de Spoordijk zou komen. In het bestemmingsplan voor Buitendijks is zelfs rekening gehouden met de komst van de bus, om de geluidsbelasting te berekenen. In 2012 heeft de Stadsregio een quickscan uitgevoerd naar de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn. Dit onderwerp is juli 2012 in een Raadsvergadering van de gemeenteraad van Uithoorn besproken. Naar aanleiding hiervan heeft de Nieuwe Meerbode op 1 augustus 2012 een artikel over de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn op de voorpagina geplaatst. De gemeente heeft

de uitvoering van een quickscan juni 2012 doorgegeven aan de ontwikkelaar, vanuit het idee dat deze de directe contacten met geïnteresseerden onderhield. De ontwikkelaar heeft ons onlangs desgevraagd verteld dat in de verkoopgesprekken het onderzoek naar een eventuele tram door hen is benoemd. De gemeente is na het besluit tot een planstudie begin 2015 direct begonnen met een intensief participatie-en communicatietraject.
Bij een keuze voor het moment en de wijze van communiceren weegt de gemeente af wat de zekerheid is van plannen en in hoeverre ze afwijken van bestaande plannen. In dit geval kon een hoogwaardige bus al worden verwacht. De hoogwaardige tram wijkt voor wat betreft frequentie en geluidsbelasting niet of nauwelijks af van een HOV-bus. Het is op dit moment moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 149 Reactie 282

Een voorlopig bus tracé dat was de belofte. Met in mijn hoofd daarop rijdend een bus, waarvan jullie zelf onlangs afspraken hebben gemaakt om de uitstoot hiervan te reduceren. Deze bussen produceren ook minder geluidsoverlast. Dit staat dus absoluut niet in verhouding met deze tram en de vergelijkingen in jullie rapport. Daarbij krijgen wij toekomstig niet alleen last van een tram in onze voortuin, maar ook nog eens een dubbele oversteek aan de achterzijde!!! Het voetbalveldje voor de kinderen verdwijnt dus ook. Dit terwijl de huidige oversteek gewoon behouden kan blijven. Alleen de bushalte dient verplaatst te worden. De tram hoeft dan nooit op de bus te wachten en de slagbomen gaan naar beneden als een (eventuele) tram, dan wel bus passeert. Deze extra oversteek is dan ook nergens voor nodig!
Ook belangrijke punten in Amstelveen/Amsterdam zullen niet meer makkelijk bereikbaar staan. Diverse overstappen en vele extra meters lopen. Is dit nou echt wat jullie willen bereiken voor de ook al steeds ouder wordende populatie van Uithoorn??!! Deze mensen zijn afhankelijk van goed en bereikbaar OV. Het laatste hebben jullie niet meer in het vizier. Er is wel goed OV (althans dat menen jullie) maar bereikbaar OV wordt het niet meer met deze nieuwe plannen.
In jullie rapport/presentatie zie ik ook een reactie op de door ons aangedragen variant om de tram tot de N201 te laten lopen. Hierop wordt aangegeven dat dit geen optie is omdat dan ook het busstation daarheen moet. Dit is klopt voor mijn gevoel van geen kant. De N201 is grondgebied van Amstelveen. Nog steeds kan het busstation in Uithoorn blijven. Jullie kunnen makkelijk wat kleinere (elektrische) bussen inzetten. Zie voorbeelden in Utrecht waarbij Dieselbussen meer en meer geweerd worden in het centrum en men gebruik maakt van elektrische. Deze bussen (die jullie in jullie eigen variant toch al in moeten zetten) zullen een iets grotere afstand moeten afleggen of je moet er 2 meer in zetten om heel Uithoorn te voorzien. Echter hiermee pak je wel alle problemen aan die de bewoners van Uithoorn hebben met de komst van deze tram en het bespaart een x aantal miljoen. Bij het doorzetten van de tram zie ik het volgende gebeuren; Het dorpse karakter verdwijnt, de rust verdwijnt, het woongenot verdwijnt, de bereikbaarheid van Uithoorn verdwijnt, noem maar op. En als laatste levert het je ook nog een besparing op. Dit heet verdoezelen van een heel goed (eigenlijk uitstekend) alternatief. HOV is nog steeds bereikbaar, op nog geen 5 minuten afstand van Uithoorn, zie hier het dorpse karakter blijft!
Daarbij is een tram absoluut niet flexibel en levert ook zeker geen goede vervoerskwaliteit. Er vallen zoveel bussen weg en daarvoor komt 1 tram in de plaats. Hiermee creëer je een eiland. Valt de tram uit dan heb je een heel groot probleem (zie Amsterdam IJburg met lijn 26). En dat een tram uitvalt gebeurd geregeld. Er hoeft maar met 1 tram iets te zijn en niks daarna kan meer rijden. Gaat een bus stuk dan kan er meteen een volgende ingezet worden. Amsterdam kan dit ook onmogelijk waar maken met alleen maar een tram in de stad in de toekomst. Utrecht is een stad waar jullie een voorbeeld aan kunnen nemen. Elektrische bussen, zo goed als geen geluid, geen uitstoot! Dat is pas denken aan het milieu en de mens!
En beweren dat mensen uit Amsterdam naar Uithoorn zullen komen met de fiets om hier langs te Amstel te fietsen? Waarom zou je dat doen?! Vanuit Amsterdam kan je al langs de Amstel fietsen. Daarvoor hoef ik dan toch niet in een tram te stappen? Mensen gaan echt niet eerst naar de ZuidAs fietsen om daarna met de tram 45 minuten een rit te maken om te kunnen fietsen. Dit argument in de Meerbode is echt te ver gezocht!!!
Ook het onderhoud. De gemeente Uithoorn kan niet eens een heg, dan wel speelveldje onderhouden laat staan een trambaan. Wij als bewoners zijn wel afhankelijk van dit onderhoud om de geluidsoverlast in de toekomst te beperken. Ik heb hier een hard hoofd in dat dit naar behoren uitgevoerd zal worden en voorzie

dan ook in de toekomst enorme geluidsoverlast. Ook hier weer, al onze kinderen slapen aan de kant van de tramlijn. Juist onze kinderen (ook uw toekomst) hebben hun slaap hard nodig!

Antwoord
Om reden van veiligheid en doorstroming kunnen de huidige bushalte en de oversteek bij het Kootpark niet gehandhaafd blijven. Daarom heeft de projectorganisatie gezocht naar een alternatieve locatie voor deze verbinding tussen de wijken Kootpark en de Legmeer.
Tijdens de participatieavonden is hiervoor een ontwerp besproken. Dat ontwerp bleek toen ook een aantal nadelen voor de direct aanwonenden te kennen omdat vanuit het oogpunt voor zicht op de kruising (veiligheid) het geluid reducerend(zicht)scherm onderbroken moet worden ter hoogte van de oversteek.
Daarom zijn -als gevolg van dit inzicht over de nadelen- twee mogelijkheden opgenomen, waarover nog geen keuze is gemaakt:

- Een nieuwe oversteek meer naar het westen bij Wederik
- Geen oversteek.

Een nieuwe oversteek heeft voordelen voor het fietsnetwerk en de levendigheid in het gebied. Nadeel is dat het extra overlast voor omwonenden veroorzaakt, omdat vanuit het oogpunt voor zicht op de kruising (veiligheid) het geluid reducerend zichtscherm onderbroken moet worden ter hoogte van de oversteek. Ook moeten extra oversteken met veiligheidsmaatregelen worden beveiligd.
Beide buurten zijn op geringe afstand ook goed ontsloten via de route Faunalaan-Aan de Zoom of via de Zijdelweg. Bij het weglaten van deze oversteek zijn de andere fietsroutes niet heel veel langer. Nadere uitwerking volgt. Het is goed om vast te weten dat u deze oversteek liever niet ziet komen.

De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé bij die variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing of dat twee keer moet worden overgestapt voor iedereen uit de gemeente. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. Enkele electrische bussen volstaan hier niet omdat het om grote aantallen reizigers gaat. De doelstelling “Meer OV voor minder geld” wordt hiermee niet gehaald. Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Bij verstoringen van de tram is het mogelijk via overloopwissels een deel van de dienstregeling in stand te houden. Bij geplande werkzaamheden of langdurige verstoringen worden, net als nu, bussen ingezet.
Uw mening over het beheer en onderhoud van huidige speelvelden etc. laten we voor uw rekening. Het effect van geluidwerende maatregelen is niet afhankelijk van beheer en onderhoud.

Inspreker 149 Reactie 283
Ik denk dat de veiligheid iets is wat jullie onder de radar willen houden. Er is wel degelijk aangetoond dat een tramlijn en eindpunt zorgt voor meer criminaliteit.

Daarbij zijn er diverse overgangen waar vele ouders en kinderen gebruik van maken. Op geen enkele wijze zie ik deze issues in jullie rapportage naar voren komen! Het aantal inbraken in huizen/ auto's gevaarlijke kruisingen, overgangen over fietspaden, noem maar op. Het moet niet zo zijn dat wij achteraf eens moeten gaan nadenken hoe het met veiligheid zit. Gaan jullie bijvoorbeeld een budget vrij maken voor huizen om en nabij de tramhaltes. Krijgen deze mensen een bijdrage/ dan wel volledige vergoeding van het plaatsen van een alarmsysteem. Worden er camera's op diverse locaties nabij de tramlijn opgehangen? Gaan wij de oversteken extra beveiligen en hoe gaat dit dan uitpakken voor de diverse wijken die door deze oversteken wellicht geïsoleerd zullen worden…..???

Antwoord
Er zijn geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit stijgt indien het OV verbetert. Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en 'schoon&heel'. Voor het Programma van Eisen (PvE) voor de Concessie Amstelland-Meerlanden is een risicoanalyse sociale veiligheid in het openbaar vervoer uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het niveau van sociale veiligheid in het huidige openbaar vervoer in Amstelveen gelijk is aan Uithoorn. Uit deze risicoanalyse blijkt ook het aantal meldingen van incidenten gelinkt aan het OV weliswaar hoger is in Amstelveen, maar dat dit hogere aantal meldingen in verhouding staat tot het grotere aantal reizigers in Amstelveen ten opzichte van Uithoorn. Deze risicoanalyse is opgenomen als bijlage bij het genoemde PvE.
Daarnaast is er camerabewaking in de voertuigen en besteedt de vervoerder (verplicht) veel aandacht aan de sociale veiligheid.

Inspreker 149 Reactie 284
Kort gezegd:
Laat geld niet een issue zijn. Zorg voor goed en bereikbaar OV, maar dan wel op die wijze dat iedereen er gelukkig van wordt.
Ouderen die alle, voor hun belangrijke, locaties makkelijk kunnen blijven bezoeken,
Scholieren die makkelijk en snel naar school kunnen en Bewoners van Uithoorn die hun woongenot kunnen blijven behouden. Waarvan hun huis in de toekomst verkoopbaar blijft en dus nooit met een enorme restschuld zullen blijven. Alleen maar op een lullig trammetje.
Op dit moment hebben noch de Stadsregio, noch de wethouders enig ook voor de mens en hier rekening mee gehouden! Het enige wat in mijn ogen blijkt te tellen is naam maak met een project wat voor alle overige belanghebbenden gedoemd is te mislukken.

Antwoord
De plannen voor de Uithoornlijn zijn niet alleen ingegeven door een bezuinigingsopgave maar ook door de vraag hoe er een kwalitatief goede en duurzame OV-verbinding tussen Uithoorn en Amsterdam kan worden gerealiseerd.

Inspreker 150 Reactie 285
Dat Uithoorn nu eindelijk ontsloten wordt door een tramlijn is een zegen voor de gemeenschap. De manier waarop de verschillende directe omwonenden hierover worden geïnformeerd is niet altijd even galant, maar uiteindelijk is iedereen in de gelegenheid zijn/haar zegje te doen.
Er zijn 1.100 inwoners die een bezwaar hebben gemaakt, de rest van de 29.000 inwonders dus niet. Die hebben geen bezwaar. En dat is fijn om vast te stellen. Zelfs al tellen die 1.110 stemmen twee keer mee, dan nog heeft de meerderheid geen bezwaar tegen de komst van de tramlijn, sterker nog zelfs al tellen die bezwaren 10 keer zwaarder (waarom eigenlijk?)dan nog heeft de meerderheid van de bevolking geen bezwaar.
De lijn komt er dan ook gelukkig. En niet tot halverwege of zo, maar gewoon doorgetrokken tot het centrum van Uithoorn, eindelijk. Wellicht later nog doorgetrokken naar Mijdrecht, of Schiphol? Maar als het begin er maar eenmaal ligt. Snel gemakkelijk, efficiënt en vooral met grote regelmaat.

Antwoord
Omdat dit een project is met veel impact voor de gemeente en de direct aanwonenden, volgen wij een zeer uitgebreid communicatie- en participatietraject, waarbij we intussen 3 gespreksrondes met de direct aanwonenden hebben gevoerd.
Voor alle duidelijkheid: er is nog geen definitief besluit. Het college van Uithoorn heeft zich inderdaad voor de voorkeursvariant uitgesproken, maar het zijn de gemeenteraden, gedeputeerde staten en de regioraad die het uiteindelijke besluit nemen. Dit najaar zullen de gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen een besluit nemen, net als Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en de regioraad van de Stadsregio Amsterdam.
Er zijn geen onderzoeken gaande over een verdere doortrekking naar Mijdrecht of Schiphol.

Inspreker 151 Reactie 286
Op twee jaar na woon ik al mijn hele leven in Uithoorn, maar sport, studeer en werk ik in Amstelveen en Amsterdam. Juist de rust en overzichtelijkheid van Uithoorn en de werkgelegenheid van de stad vind ik een prettige combinatie. Ik ben dan ook van plan om nog een groot aantal jaren in Uithoorn te blijven wonen. Zeker sinds de oplevering van de nieuwe Wilhelminakade en het marktplein zit Uithoorn mijns inziens in de lift.
Bij mijn weten is er al sinds het eerste plan Stadspoor uit 1968 sprake van een verlenging van de metro/tram naar omliggende gemeenten als Purmerend, Amstelveen, Almere en Uithoorn. Met de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn in het najaar van 2017 krijgt Uithoorn een buitenkans in de schoot geworpen. Waar we nu nog veroordeeld zijn tot een trage en onbetrouwbare busverbinding, ziet het er naar uit dat Uithoorn de beschikking krijgt over een tram direct naar Amsterdam Zuid. De voordelen hiervan zijn in mijn ogen legio:

- Geen file meer op de Zijdelweg, maar onbezorgd doorrijden richting Amstelveen
- Lagere exploitatiekosten
- Grotere aantrekkingskracht voor bedrijven; een verbeterd vestigingsklimaat
- Uithoorn wordt een nog prettigere gemeente om te wonen: een medewerker van bijvoorbeeld de ABN-AMRO zit dan vanuit Uithoorn in een half uurtje achter zijn bureau op de Zuidas
- Dagjesmensen pakken simpelweg de tram en kunnen genieten van onze prachtige Wilhelminakade en marktplein, waardoor deze straten een nog rijker aanbod zullen krijgen van winkels en horeca.
- Aanleg van de Uithoornlijn zal de huizenprijzen doen toenemen, wat een grotere welvaart tot gevolg heeft.
- Een minder grote belasting van het milieu dan bij het exploiteren van een busnet.

Verder is het zo dat men na de aanleg van de opening van de Noord/Zuidlijn geen streekbussen meer door de stad wil hebben rijden en men de ambitie heeft om het openbaar vervoer in Amsterdam volledig af te stemmen op de Noord/Zuidlijn. Waardoor overstappen voor reizigers vanuit Uithoorn sowieso al de realiteit zou gaan worden, bus of tram. Met de Uithoornlijn krijgt de reiziger de gelegenheid om een comfortabele en snelle overstap te maken op (bijvoorbeeld) de Noord/Zuidlijn of tram 5, de netto reistijd naar (bijvoorbeeld) het Rijksmusuem zal waarschijnlijk zelfs afnemen.
Ik denk dat we een historische vergissing begaan als we de Uithoornlijn nu niet aanleggen. Denkt u vooral aan de aanleg van de Oostlijn en de toekomstige Noord/Zuidlijn van Amsterdam: vooraf is er veel discussie en emotie, maar als er eenmaal wordt gereden vindt iedereen het prachtig en maken de mensen er massaal gebruik van. Op sociale media en in de lokale krant lijkt het soms of er alleen maar tegenstanders van de Uithoornlijn te vinden zijn, maar ik denk dat de meerderheid van de mensen in Uithoorn een tramlijn met open armen tegemoet ziet. De tegenstanders hebben enkel een overwicht in volume, niet in aantal. Uithoorn heeft deze trambaan hard nodig! Het is nu of nooit.
Ik wens u veel wijsheid toe met het nemen van uw besluit.

Antwoord
Dank voor uw uitgebreide reactie.

Inspreker 152 Reactie 287

1. In navolging op een eerdere brief namelijk de brief aan Stadsregio, Gemeenteraad Amsterdam, Gemeenteraad Uithoorn. Van 4 mei 2015. Deelnemers hieraan: 8 A, B, C D, E, F, 10 B, c, f, 12 A t/m F, 18 A, 22 A, 24 en 24 A;
2. Na deelname aan de participatiebijeenkomsten;

3. En diverse mailtjes aan de stadsregio, de gemeenteraadsleden en de leden van de verschillende commissies te veel om hier op te noemen

Vooropgesteld: vele bewoners aan het tracé waaronder mijn persoon vinden dat, ongeacht de maatregelen, er GEEN tram door het dorp Uithoorn heen zou moeten lopen.

Hieronder mijn persoonlijk reactie op zaken die eerder gevraagd zijn op te lossen, als probleem weg te nemen, waar in de diverse onderzoeksrapporten geen sluitende oplossing voor wordt aangedragen.

Natuurlijk ben ik ook een warm voorstander van een goed HOV voor mijn dorp, waarbij voldaan wordt aan optimale veiligheid voor ALLE bewoners in het algemeen waaronder de gezondheid en wooncomfort van bewoners aan het gehele tracé. Om dit te bereiken en objectief vast te stellen dat dit alles is bereikt, mist er veel in de gepubliceceerde rapportages. Zoals hieronder:

Ook enkele argument die blijvend vraagtekens over de Uithoornlijn oproepen:

- Dat het OV in onze regio met de komst van de Noord/Zuidlijn zal gaan veranderen is een ieder inmiddels wel duidelijk. Niemand kan een tegenstander zijn van de aanleg van een Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV) verbinding richting Amsterdam . Echter zijn vele, niet alleen bewoners van Uithoorn maar ook diverse politieke partijen vertegenwoordigd in de Gemeenteraad (waaronder Gemeentebelangen, CDA en zelfs de VVD) wel van mening dat dit niet uitsluitend in de vorm van een tramlijn moet.
- Als je reist naar de VU, het Valeriusplein of het Leidseplein wil je niet op Station Zuid komen aangezien je daar niets te zoeken hebt! Dat is niet snel niet gemakkelijk maar duur en minder comfortabel;

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus -ongeacht het besluit over de aanleg van de Uithoornlijn- minder bussen door naar Amsterdam centrum en geen bussen meer van Uithoorn naar Amsterdam Centraal Station.
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap.
Op deze 'ruggengraat' in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar 'oude' bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.

- Een sneltram moet een betrouwbare, veilige, snelle tramlijn met minder haltes zijn. Dat was de Amstelveenlijn in ieder geval niet. Deze was niet betrouwbaar, niet veilig niet snel met veel haltes . Maar daar zou nu een vernieuwde Amstelveenlijn voor komen en dat wordt mede gefinancierd door

het vermogen van de tramlijn in Uithoorn. Heel fijn voor de stadsregio niet voor Uithoornaars. En niet tot aan het busbaan maar met nog een stukje eraan naar het Dorpscentrum van Uithoorn (15 miljoen exclusief BTW gemeenschapsgeld voor 200 extra reizigers per dag). Wie kan zoiets, behalve wethouder Polak, bedenken??

Antwoord
Het besluit over de ombouw van de Amstelveenlijn is reeds in 2013 genomen en staat zodoende los van de besluitvorming over de Uithoornlijn. Het omgekeerde is wel het geval. Omdat er 300 miljoen geïnvesteerd wordt in de ombouw van de Amstelveenlijn tot een betrouwbare en snelle hoogwaardige tramverbinding en een opstelterrein aan de zuidkant, kunnen de investeringskosten van de Uithoornlijn worden beperkt en kan een Uithoornlijn gebruik maken van de Amstelveenlijn die straks hoogfrequent gaat rijden.

- Er is sprake van een onveilige situatie bij de Brede School Legmeer nabij het sportveldencomplex. Maar ook voor de diverse kinderopvang en basisscholen in dat gebied. Bij het bouwen van deze scholen is uitgebreid onderzoek gedaan naar verkeersstromen van ouders en leerlingen en de vervoersmiddelen. Op grond daarvan zijn allerlei veilige fietspaden en voetpaden beveiligd aangelegd. Met de komst van de tram zoals nu gepland wordt de veiligheid ernstig aangetast. Dan mag je de bereikbaarheid van Uithoorn inclusief ons “spannende” centrum als Gemeenteraad belangrijk vinden maar dat staat toch in geen enkele gezonde verhouden met de veiligheid van haar inwoners.

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een ‘gewone’ lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. Overigens worden de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld. In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma’s om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

- Er is een petitie: “Geen Uithoornlijn”: ondertekend door meer dan 1000 inwoners van Uithoorn daar kun je als Gemeenteraad niet zomaar omheen. Want daarin staan vele steekhoudende bezwaren die in de rapporten niet of zeker niet volledig worden weggenomen.

Antwoord
De petitie is aan de gemeenteraad aangeboden. Het is aan de raad om deze petitie bij haar besluitvorming te betrekken. Daarnaast wordt op p. 16 van deze reactienota inhoudelijk op de argumenten van de petitie ingegaan.

- De optie om de tram te laten stoppen bij het Shell/N201 blijft een goed alternatief. Het getuigt van een weinig open blik om te stellen dat daarvoor het gehele busstation verplaatst zou moeten worden. Onzin. Er kan ook simpelweg een halte bijgemaakt worden en dan krijgt Uithoorn eenvoudigweg óók een aansluiting op de verbinding met Amsterdam zonder dat de tram door het dorp Uithoorn moet rijden. Hiermee zijn vele of alle tegen-argumenten verworpen. Maar ook de voorstanders van een tram worden op hun wenken bediend. Er komt namelijk een tram die zij kunnen nemen vanaf de Shell/N201 en die zij met een bus kunnen bereiken. Het argument dat er

weinig bebouwing in de omgeving van de Shell/N201 is en daardoor weinig potentie om reizigers op te halen is weggenomen middels het plaatsen van een halte. Verder zou het relatief duur zijn. Maar het is vast en zeker niet zo duur als het doortrekken tot aan busstation Uithoorn en nog verder naar de Dorpscentrum van Uithoorn. Er wordt gesteld dat het busstation Uithoorn verplaatst zou moeten worden bij het eindpunt Shell/N201, en dat daardoor minder reizigers gebruik zouden maken van de tram. Dit blijkt niet uit onderzoek. De zogenaamd positieve invloed op het imago en de uitstraling van de tram (wat staat hier nu eigenlijk???? Hier is sprake van een mooi staaltje metataal)

Antwoord

Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé bij die variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. De redenen hiervoor zijn als volgt: Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling “Meer OV voor minder geld” wordt hiermee niet gehaald. Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 153 Reactie 288

Ik ben tegen de Uithoornlijn!! De reden is dat het een enorme geldverspilling zal worden terwijl er prima busverbindingen zijn van en naar de Poortwachter in Amstelveen. Deze bussen rijden door verschillende woonwijken in Uithoorn en komen misschien te vervallen als er een tram komt. Ook vanuit De Ronde Venen zijn er prima verbindingen met Poortwachter Amstelveen.

Antwoord

Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Er komt steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. Dit netwerk wordt daarmee steeds duurder en het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio loopt terug vanwege bezuinigingen. In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben ertoe geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding van Uithoorn naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbinden.
Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 153 Reactie 289

Eventuele oplossing (als die lijn er persee moet komen) is misschien de eindhalte aan de nieuwe N201 bij het tankstation. Er hoeft dan geen brug of tunnel gemaakt te worden en de aanwonenden wordt een

hoop narigheid bespaart betreffende geluidsoverlast en waardevermindering van hun woningen. Er zijn wel andere voorzieningen te bedenken voor een beter Uithoorn.

Antwoord
Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé bij die variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling “Meer OV voor minder geld” wordt hiermee niet gehaald. Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 154 Reactie 290
Mijn reactie op de komst van een tram heb ik reeds diverse keren gegeven.
Maar hierbij voor alle duidelijkheid nog maar eens.
De tram is niet een uitkomst voor Uithoorn zoals wethouder Polak dat wel vindt. Integendeel. Een van de laatste stukken natuur waarvan druk gebruik gemaakt wordt, zal verdwijnen. Het groen, de rust, de bomen, een wandelgebied voor veel mensen, de vele vogels.. allemaal weg als er een tram komt te lopen.
Dat de wet geen voorschriften kent voor afstanden van trambanen tot een gevel/tuin, zoals de projectorganisatie schreef, geeft de gemeente mijns inziens niet het recht om op een paar meters afstand van de diverse huizen een tram te laten lopen. Geen wet is niet wetteloos.

Antwoord
Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. Daarom zijn direct aanwonenden ook al in een vroeg stadium betrokken en wordt in overleg gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. U kunt daarbij denken aan geluidbeperkende/zichtwerende maatregelen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs het tracé.
Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan inderdaad in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Deze daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de inpassing zodanig vorm te geven, dat er sprake blijft van een groene uitstraling.

Inspreker 154 Reactie 291
Het geluid van een tram is ondanks geluidsschermen toch zeer storend en nadrukkelijk om de paar minuten aanwezig. En over geluidsschermen voor de Wederik en Buitendijks wordt niet eens gesproken.. Daarbij het vliegtuiglawaai waar de Legmeer al veel last van heeft. ? Vliegverkeer valt niet onder omgevingsgeluid.. Maar het is wel duidelijk aanwezig en tram plus vliegtuig maken echt veel herrie samen. Dat kan ook het gemeentebestuur van Uithoorn niet ontkennen.
Als dan ook nog de oversteekplaats verplaatst wordt naar de Wederik kun je als bewoner helemaal geen rust meer vinden.Het is de gemeente Uithoorn te verwijten dat zij geen aandacht schenkt aan deze optelling van geluiden.Er is een wet geluidshinder en een norm voor trillingshinder zoals de projectorganisatie mij schreef. Is de gemeente daarmee ontheven van de zorg omtrent deze twee. Worden de bewoners gewoon aan de kant geschoven? Is het niet de taak van een gemeentebestuur om de bewoners zo min mogelijk

overlast te laten hebben? De Legmeer als wijk, de Wederik en Buitendijks in het bijzonder, worden buitengewoon zwaar belast. Aangezien de stuurgroep Uithoornlijn nog niet eens weet welke soort tram er komt te rijden, kunnen de geluids- en trillingsrapporten nu al de vuilnisbak in.

Antwoord
Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Om reden van veiligheid en doorstroming kunnen de huidige bushalte en de oversteek bij het Kootpark niet gehandhaafd blijven. Daarom heeft de projectorganisatie gezocht naar een alternatieve locatie voor deze verbinding tussen de wijken Kootpark en de Legmeer. Tijdens de participatieavonden is hiervoor een ontwerp besproken. Dat ontwerp bleek toen ook een aantal nadelen voor de direct aanwonenden te kennen omdat vanuit het oogpunt voor zicht op de kruising (veiligheid) het geluid reducerend(zicht)scherm onderbroken moet worden ter hoogte van de oversteek.
Daarom zijn -als gevolg van dit inzicht over de nadelen- twee mogelijkheden opgenomen, waarover nog geen keuze is gemaakt:

- Een nieuwe oversteek meer naar het westen bij Wederik
- Geen oversteek.

Een nieuwe oversteek heeft voordelen voor het fietsnetwerk en de levendigheid in het gebied. Nadeel is dat het extra overlast voor omwonenden veroorzaakt, omdat vanuit het oogpunt voor zicht op de kruising (veiligheid) het geluid reducerend zichtscherm onderbroken moet worden ter hoogte van de oversteek. Ook moeten extra oversteken met veiligheidsmaatregelen worden beveiligd.
Het is goed om vast te weten dat u deze oversteek liever niet ziet komen.

Inspreker 154 Reactie 292
Met de komst van een tram zullen ook extra veel auto's , brommers en scooters door de wijk rijden. Immers, het opstappunt staat midden in de Legmeer. Wij hebben nu al vaak parkeerproblemen.

Antwoord
Er is -mede op basis van ervaring in soortgelijke openbaar vervoerprojecten- onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen,
evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Inspreker 154 Reactie 293

Het feit dat een dubbele tram een weg kruist waar honderden kinderen per dag lopend of op de fiets overheen gaan, maakt dat er een bijzonder gevaarlijke situatie ontstaat.
Een gelijkvloerse kruising is m.i. misschien de goedkoopste maar tevens ook de slechtste oplossing.
Alle veiligheidsmaatregelingen zouden bij deze oversteek toegepast moeten worden. Tot nu toe lees niets dat aan de bezorgdheid van de bewoners tegemoet komt. Voor ieder ongeluk wat tijdens de oversteek zal gebeuren hou ik de gemeente Uithoorn verantwoordelijk. De bewoners en de scholen hebben dit gevaar al vaak aangekaart.

Antwoord

Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.

Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld. In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 154 Reactie 294

Diverse bussen zullen verdwijnen. De 142, 146,170, 174, 242,
Argument is dat de aanleg van de tramlijn directe buslijnen niet langer noodzakelijk maken. En een lokale bus voor Meerwijk en Zijdelwaard moet daar de bewoners bedienen.Hoogwaardig openbaar vervoer wordt dat genoemd! Met de tram sneller naar Amsterdam is dan geen issue meer. Behalve dat de bewoners van Uithoorn niet meer rechtstreeks naar Amsterdam centrum kunnen, hebben de bewoners van bovengenoemde wijken nog een extra overstap. Natuurlijk zullen deze reizigers met de auto naar de Legmeer of het dorpscentrum gaan om daar op de tram te stappen. Nog meer verkeersoverlast dus.
De bereikbaarheid van diverse zorginstellingen zal beperkt worden. Zoals ziekenhuis Amstelveen, VU ziekenhuis, bejaardencentra in Amstelveen en Uithoorn. Even op de bus en bijna voor de deur van het ziekenhuis uitstappen is er niet meer bij. Ik zie nergens vermeld hoe de bestuurders dit gaan oplossen.

Antwoord

Voor het bereiken van veel bestemmingen moet inderdaad vaker worden overgestapt. Omdat de tram betrouwbaar en snel is, en in hoge frequentie zal gaan rijden, wordt de reistijd naar de meeste bestemmingen korter of deze blijft in het slechtste geval gelijk.
De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder. Met de tram is via een overstap op Sacharovlaan op de huidige bus 172 uit Aalsmeer het VU-ziekenhuis goed te bereiken. Een ander alternatief is op station Zuid overstappen op een tram of bus in de richting van VU-ziekenhuis. Voor het Amstelland Ziekenhuis ligt de halte Ouderkerkerlaan van de tram op loopafstand, en kan eventueel daar ook worden overgestapt op een bus die dichterbij komt.

Inspreker 154 Reactie 295

Wat wel gaat spelen is een waardevermindering van de huizen direct grenzend aan het tracé .

Geen dag, geen avond zonder het lawaai van een tram. Niet bepaald een verkoopargument.
De aanblik van elektriciteitsmasten in plaats van een groene dijk.
Evenzo kunnen, door fijnstof uitstoot, gezondheidsklachten ontstaan.
Daarbij zullen de trillingen wellicht schade aan de huizen geven. De bouwwerkzaamheden gaan veel overlast en misschien ook schade geven.

Antwoord
Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.
Wanneer er voor de aanleg van de Uithoornlijn wordt gekozen, moet in een later stadium een plan worden opgesteld om overlast tijdens de bouw zoveel mogelijk te beperken.
Er zal in Uithoorn geen verhoging van de fijnstofniveaus optreden als gevolg van de aanleg en exploitatie van de Uithoornlijn. Eerder een daling omdat meer reizigers voor hun woon-werkverkeer de auto laten staan en de tram pakken en een deel van de huidige bussen wordt vervangen door de tram. De elektrische motoren van trams stoten geen fijnstof uit in tegenstelling tot brandstofmotoren van auto's en bussen.

Inspreker 154 Reactie 296
Elke serieuze optie voor een ander tracé is tot dusverre verworpen. Iedere inbreng of oplossing van bewonerskant wordt aan de kant geschoven. Behalve de drie opties van de organisatie en de 201 variant zijn nog diverse tracés mogelijk. Deze tram snijdt de Legmeer dwars doormidden. Daar worden wij als bewoners de dupe van. Kennelijk moet de dijk voor de tram gebruikt worden. Daar denk ik dus anders over!

Antwoord
Delen van Uithoorn zijn langs de Oude Spoordijk gebouwd. Dit tracé ligt nog zeer herkenbaar in het landschap omsloten door watergangen of aardewallen. Er zijn kruisende verkeersbewegingen bij Randweg, Bieslook en Aan de Zoom. Met de komst van de Uithoornlijn komt hier geen verandering in. Wel moeten verkeersdeelnemers soms even wachten op een passerende tram. De kruispunten worden veilig ingericht.

Inspreker 155 Reactie 297
Graag spreek ik mij met klem uit tegen de komst van de
Uithoornlijn. M.i. doet de komst van de Uithoornlijn enorme afbreuk aan de kwaliteit van het openbaar vervoer in Uithoorn en omgeving. Zijn er nu vele mogelijkheden om Amsterdam te bereiken, straks zal dit aantal door het vervallen van buslijnen enorm afnemen. Waarom rendabele, veel gebruikte, buslijnen schrappen? M.i. zijn de huidige buslijnen bovendien veel sneller in Amsterdam dan de metro met haar grote aantal haltes. Bovendien is de binnenstad van Amsterdam nu heel goed bereikbaar met de bus, alle belangrijke haltes als Museumplein, Leidseplein,Dam komen straks te vervallen.
Wat te denken van ouderen in het Hoge Heem, zij hebben nu meerdere buslijnen pal voor de deur, wat blijft hier straks van over? Kortom, waarom iets veranderen wat goed is en voldoet? M.i. beter geld steken in optimalisatie van de huidige lijnen.

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van AmsterdamZuid naar Amstelveen.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks

eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota).De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 156 Reactie 298
Samenvattend / concluderend meld ik u dat ik tegen de aanleg van de nu geschetste Uithoorn-lijn ben. Al eerder heb ik mijn weerstand tegen deze tramlijn kenbaar gemaakt bij de gemeente Uithoorn als ook aan uw organisatie.
Voor de volledigheid heb ik deze bijgevoegd.
Vanwege de huidige consultatieronde vul ik deze aan met nieuwe inzichten.ParkeerdrukZowel bij het busstation maar zeker bij een eventueel aan de Stationsstraat te plaatsen eindhalte zal een forse parkeerdruk gaan ontstaan voor de omgeving.
Het zal toch niet zo zijn dat er te gelegener tijd een parkeervergunning-gebied gaat ontstaan waarvoor ik moet gaan betalen om mijn auto nog in de buurt van mijn huis te kunnen parkeren.
Ik reken op de toezegging dat, mocht dit zo zijn, ik voor de komende 20 jaar
een parkeervergunning voor mijn huis krijg van de Gemeente Uithoor voor twee
auto's.

Antwoord
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen
Het instellen van een blauwe zone of het invoeren van een parkeervergunning is niet aan de orde.

Inspreker 156 Reactie 299
N201 variant
Deze variant is na een kort onderzoek niet geschikt geacht vanwege een 'beperkte vervoerswaarde'. Nu is dit toch een beoordeling vanuit slechts een enkel perspectief. Ik dring aan op een aanvullend onderzoek waarin de voor- en nadelen van de andere varianten in worden meegenomen. Met name de nadelen die inpassing van de andere varianten met zich meebrengen, die bij de N201 variant worden vermeden.
Overigens, ik begrijp dat er wel een rangeerstation komt ten noorden van de N201. Wat is er dan handiger om diezelfde plek dan ook te up-graden naar de eindhalte van de Uithoorn-lijn, met ruime P+R voorzieningen en overstapmogelijkheden op andere bussen.

Antwoord
Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat

het tracé bij die variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling “Meer OV voor minder geld” wordt hiermee niet gehaald. Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 156 **Reactie 300**

Concurrentie

Bij een zitting van de gemeenteraad Uithoorn is gemeld dat de bestaande busverbindingen afgebouwd móeten worden om concurrentie met de tram te vermijden. Ik geloofde mijn oren niet! Dat is toch de wereld op zijn kop! Er wordt geen alternatief geduld omdat dit nadelig kan zijn voor een evt ‘succes’ voor de tram. Dat er voor vele inwoners van Uithoorn, die buiten de zgn 400 / 800 meter zones wonen, vervoersgemak moet worden ingeleverd telt in het geheel niet mee. Evenmin dat er binnen Uithoorn veel extra (bus)verkeer gaat ontstaan naar de twee/drie tramhaltes lijkt ook niemand te deren. Er zullen bewoners zijn die eerst binnen Uithoorn ‘terug’ moeten worden gebracht naar een halte voordat ze eindelijk de richting op kunnen die gewenst is.

Antwoord

Het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Er komt steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. Dit netwerk wordt daarmee steeds duurder en het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio loopt terug vanwege bezuinigingen. In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben ertoe geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn.
De stuurgroep meent dat het doortrekken van de Amstelveenlijn naar het centrum van Uithoorn een toekomstbestendige, hoogwaardige ontsluiting van de regio die een snelle en betrouwbare verbinding vormt met Amsterdam oplevert.
Voor hoogwaardig openbaar vervoer is een maximale afstand van 800 meter algemeen aanvaard. Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar.
Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 156 **Reactie 301**

Overlast van geluid, zicht en milieu

Voor de aan het tracé wonende bewoners binnen Uithoorn zal de Uithoorn-lijn extra geluidsoverlast veroorzaken. Misschien niet direct het rijden zelf maar wel de signalen voor het stoppen/starten van de rit en het openen en sluiten van de deuren. Om niet te spreken van de geluidssignalen bij de overgangen met fietspaden en de openbare weg. En dat van vroeg in de ochtend tot laat in de avond. Gememoreerd wordt dat het geluid voldoet aan de gestelde normen. Maar bekend is dat dergelijke metingen gemiddelde

waarden zijn over een bepaalde (doelbewust gekozen beperkte!) periode. Op de momenten dat de tram passeert (misschien wel 10 maal per uur) is er sprake van piekbelasting die wel degelijk boven de normen uitstijgt. Voor mij persoonlijk als bewoner van de Adm de Ruyterlaan moet deze geluidsbelasting worden opgeteld bij de reeds bestaande overlast van Quaker Chemical in het industrie gebied als ook de vliegtuig-overlast die meer en meer toeneemt in Uithoorn. En als, op het tracé busstation - Stationsstraat, de bus en de tram daar beiden rijden is er sowieso al sprake van een verdubbeling.
Als bovendien in de raadsbijeenkomst van de gemeente Uithoorn gemeld wordt dat de wissels die moeten worden aangelegd inderdaad “wel wat extra geluidsoverlast veroorzaken” dan houd ik mijn hart vast.
Gesteld is dat de tram niet zichtbaar zal zijn voor de bewoners aan Adm de Ruyterlaan. De artist impression die dit duidelijk moeten maken stelt echter niet gerust. Voor de duidelijkheid, ik ga er vanuit dat de tram zelf sowieso niet zichtbaar zal zijn, maar ook de infrastructuur, de electriciteits- of geleidingspalen die nodig zijn om de tram te laten rijden, niet. En dat dit geldt voor het zicht vanuit mijn gehele tuin, dus ook het bovendeel.

Antwoord
Het uitgangspunt is dat elke tramoversteek veilig moet zijn. Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld. In de nacht kan een bel minder hard worden gezet en eventueel ondersteund worden door gedimde lampen.
Het wettelijk kader geluidshinder rekent met gemiddelden. Dit omdat geluid in de avond en nacht conform de wet zwaarder meeweegt dan geluid midden op de dag. De wet schrijft specifieke rekenmethode voor die projectorganisatie Uithoornlijn te volgen heeft. Alle geluidsbronnen (passerende trams per richting over de hele dag, avond en eventueel nacht) zijn gewogen en omgerekend naar een gemiddelde belasting. Wij herkennen ons niet in uw stelling en verwijzen graag naar de uitleg in het geluidsrapport. Deze is in detail uitgewerkt en voldoet aan de eisen die het wettelijk kader stelt.
Momenteel heeft u een geluidsbelasting van de busbaan. Het inpassingsontwerp van Uithoornlijn is een geluidsreducerende maatregel opgenomen die ervoor zorgt dat er bij het inpassen van een trambaan minder geluidsbelasting ontstaat op de begane grond, tuin en 1ste verdieping. Dit komt omdat het huidige houten scherm veel minder geluid reduceert dan het nieuw aan te leggen geluidsscherm. Het geluid van de huidige busbaan wordt daarmee ook aanzienlijk gereduceerd. Geluid van Quaker Chemical mogelijk ook. Er is na het realiseren van het geluidsscherm zeker geen sprake van een verdubbeling van geluid.
Afhankelijk waar u zich bevindt bij Adm. de Ruyterlaan zult u wel of niet de bovenkant van de tram en bus zien. Een tram is niet veel hoger dan een bus. Als u nu al de bussen ziet dan zal u ook de trams zien.

Inspreker 156 Reactie 302
Mijn tuin en het talud.
Mijn achtertuin grenst direct aan de huidige busbaan en ligt mede op het talud. Deze grond is bij de bouw van de huizen verplaatst en daardoor minder stabiel geworden. Vandaar ook alle beperkingen en voorwaarden die ons door de gemeente Uithoorn zijn opgelegd wat wij wel en per sé niet mogen doen met de tuin. Hoewel teleurstellend voor de plannen met de tuin was een en ander wel te begrijpen en hebben wij daar ons aan gehouden. Dat daar nu direct aan mijn tuin een tram wordt gepland is daarom niet te begrijpen. Dit zal een fors nadelig effect hebben op de stabiliteit van de grond. De kans dat de grond door trillingen gaat (in)zakken en onze tuininrichting daar onder gaat lijden is niet denkbeeldig. Ik stel de gemeente Uithoorn aansprakelijk voor de daardoor ontstane schade.

Antwoord
Zoals eerder in een brief van gemeente Uithoorn aan de bewoners van de Admiraal de Ruyterlaan aangegeven moet uiteraard ook voor de stabiliteit van het talud aan alle eisen worden voldaan bij de aanleg en tijdens het gebruik van de trambaan.

Inspreker 156 Reactie 303
EindhalteEr wordt gesproken over een mogelijk eindhalte aan de Stationsstraat. De geschetste mogelijke voordelen die deze variant eventueel met zich mee zal brengen (iets meer reizigers?, ‘toeristisch’ trekpunt oude Dorp ???) wegen totaal niet op tegen de kosten en offers.

Zowel maatschappelijk (veel weerstand van direct aanwonenden in de Constantijn Huygenslaan, Joh v Oldenbarneveldtlaan, Nicolaas Beetslaan en Adm de Ruyterlaan), als milieu (fijnstof, trillingen en geluid) en al helemaal niet financieel.
Het tracé busstation/Stationsstraat zal volgens voorzichtige berekeningen toch minimaal M€ 15 gaan kosten, vijftien miljoen euro!
En dat voor een stuk waar de bus en de tram gezamenlijk achter elkaar aan gaan rijden. In de gemeenteraad van Uithoorn (begin juni 2016) is al aangegeven dat dit nimmer een rendabel deel zal worden. Ik vraag mij oprecht af waarom dat traject er dan toch zou komen?
Pure verspilling van belastinggeld. En al is het dan misschien zo dat de Stadsregio het merendeel van die (investerings)kosten zou dragen, ook dát is belastinggeld, wat dan niet doelmatig wordt besteed. Om dus maar te zwijgen over de exploitatiekosten van dat tracé.

Antwoord
Bij het onderzoek naar het eindpunt is niet alleen gekeken naar kosten, maar ook naar kwalitatieve effecten. Daarbij is geconstateerd dat bij het eindpunt Dorpscentrum er 200 extra reizigers gebruik maken van de tram en dat 500 reizigers minder hoeven over te stappen. Bovendien heeft het eindpunt Dorpscentrum een positieve invloed op het imago en de uitstraling van de tramlijn, de toeristische aantrekkelijkheid en de ontwikkelingsmogelijkheden van het centrum van Uithoorn. De bereikbaarheid verbetert en de kansen voor parkeren zijn groter. Daar staat tegenover dat een eindpunt in het Dorpscentrum hinder oplevert voor bewoners langs het tracé tussen het busstation en het dorpscentrum. Dit geldt niet wanneer het eindpunt bij het busstation komt. Eindpunt Dorpscentrum brengt ook hogere aanlegkosten en exploitatiekosten met zich mee.

Inspreker 156 Reactie 304
Betrouwbare overheid
Het zal je maar gebeuren. Je koopt nog geen drie jaar geleden in de als groene oase gepresenteerde wijk Buitendijks een mooie woning, misschien wel mede (of juist) om de speciaal onder de aandacht gebrachte ecologische aspecten.
En dan besluit de Stadsregio nog geen jaar later om er een tram doorheen te ‘jagen’. En dat dan ondersteund door de Gemeente Uithoorn (via haar wethouder Polak). Dezelfde gemeente Uithoorn die dus al eerder in volle ernst en met droge ogen toestemming heeft verleend om daar nieuwbouw te ontwikkelen.
Om nog maar niet te spreken van de al eerder geplaatste woningen waarvan er enkele zijn die vanaf hun balkon en of tuin (bij wijze van spreken) de tram straks aan kunnen raken.
Het zal de Gemeente Uithoorn sieren als zij hun verantwoordelijkheid op eerder genomen beslissingen nemen en erkennen dat een dergelijk tram-trace de bewoners nu niet mag en kan worden aangedaan.

Antwoord
Een aantal woningen ligt inderdaad dicht aan het tracé. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van.
Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.
Voor de wijk Buitendijks geldt dat al van het begin af aan duidelijk was dat op de spoordijk een hoogwaardige openbaarvervoersverbinding was voorzien. Het ging daarbij om hoogwaardige en hoogfrequente bussen. Eind 2009 was er al een besluit van de verschillende betrokken overheden (Provincie Noord Holland, Stadsregio Amsterdam, Uithoorn en Amstelveen) voor het voorkeurstrace van deze busbaan, namelijk over de Spoordijk. Er was in de periode van de ontwikkeling van Buitendijks geen reden om te veronderstellen dat er geen HOV over de Spoordijk zou komen. In het bestemmingsplan voor Buitendijks is dan ook rekening gehouden met de komst van de bus, om de geluidsbelasting te berekenen. In 2012 heeft de Stadsregio een quickscan uitgevoerd naar de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn. Dit onderwerp is juli 2012 in een Raadsvergadering van de gemeenteraad van Uithoorn besproken. Naar aanleiding hiervan heeft de Nieuwe Meerbode op 1 augustus 2012 een artikel over de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar

Uithoorn op de voorpagina geplaatst. De gemeente heeft de uitvoering van de quick scan juni 2012 doorgegeven aan de ontwikkelaar, vanuit het idee dat deze de directe contacten met geïnteresseerden onderhield. De ontwikkelaar heeft ons onlangs desgevraagd verteld dat in de verkoopgesprekken het onderzoek naar een eventuele tram door hen is benoemd.
De gemeente is na het besluit tot een planstudie begin 2015 direct begonnen met een intensief participatie en communicatietraject. Bij een keuze voor het moment en de wijze van communiceren weegt de gemeente af wat de zekerheid is van plannen en in hoeverre ze afwijken van bestaande plannen. In dit geval kon een hoogwaardige bus al worden verwacht. De hoogwaardige tram wijkt voor wat betreft frequentie en geluidsbelasting niet of nauwelijks af van een HOV-bus.

Inspreker 156 Reactie 305

Bij de raadsvergadering van de Gemeente Uithoorn begin juni is meermalen de term participatie gebezigd. Zelfs in niet-logische contexten werd de term “participatie” te pas en te onpas gebruikt. Het lijkt er op dat de betrokken instanties en ambtenaren zichzelf en de belanghebbenden proberen te overtuigen dat dit principe is toegepast.
Nu is dit in de vorm en organisatie misschien wel gebeurd (want dat is conform regelgeving), maar op de inhoud toch zeker niet.
Ikzelf ben bij meerdere informatiebijeenkomsten geweest, heb raadsvergaderingen bezocht en heb zoals gemeld al eerder mijn zorgen over een serie punten gemeld. Echter nagenoeg niets daarvan is terug te vinden in de nu gepresenteerde plannen.
Maar goed, de ‘participatie verplichting’ is toegepast, dus in het project dossier kan daar een vinkje achter. Lijkt mij een onjuiste afhandeling er van en toch zeker niet bedoeling van de participatie-gedachte.Weging van de belangen
Uit de reacties in de media en ook uit persoonlijke gesprekken ervaar ik dat de bewoners uit de diverse wijken van Uithoorn een mening hebben over de Uithoorn-lijn. Goede zaak lijkt me.
Dat deze mening in veel gevallen gebaseerd is op onvoldoende inzicht baart mij zorgen. Wanneer zij dan horen dat de Uithoorn-lijn níet naar het Centraal Station rijdt zijn ze verbaasd. “Overstappen op station Zuid, hoezo?”. En het opheffen van het merendeel van de bestaande buslijnen lijkt ook niet bij iedereen door te dringen. En ik mag er toch op rekenen dat bij de keuze van de eindhalte (busstation of Stationsstraat) mijn belang als direct aanwonende van dat tracé (Adm de Ruyterlaan) meer weegt dan een inwoner van bijv de Kwakel

Antwoord

Tijdens drie gespreksronden en verschillende informatiebijeenkomsten hebben wij bewoners betrokken bij de lopende onderzoeken, tussentijdse resultaten laten zien en mogelijke oplossingen voor zorgpunten van bewoners. Deze participatie is op initiafief van de verschillende partijen opgestart, er is in deze fase geen sprake van een verplichting tot participatie. Op verschillende onderdelen is, mede op verzoek van omwonenden, nader onderzoek gedaan. Voorbeelden daarvan zijn het alternatief van een halte bij de N201, de studie naar mogelijk andere tracé's, verschillende ontweroplossingen voor zichtschermen. Vanwege de zorgen bij bewoners over geluid en trillingen is dit onderzoek naar voren gehaald, normaal gesproken vindt een dergelijk onderzoek plaats in de uitwerkingsfase. Het is spijtig te constateren dat u van mening bent er geen sprake is geweest van participatie.
Het besluit over het al dan niet aanleggen van de Uithoornlijn wordt genomen door de gemeenteraden van UIthoorn en Amstelveen, het college van GS van de provincie Noord-Holland en de regioraad. Het is aan hen om een belangafweging te maken.

Inspreker 156 Reactie 306

Mijn advies
Ik begrijp dat de OV-plannenmakers van de Stadsregio de wereld graag zien in een voor hén optimale inrichting. Maar de wereld bestaat uit meer dan alleen Openbaar Vervoer. Laat de Amstelveen-lijn dus eindigen op het terrein ten noorden van de N201, bij de geplande McDonalds-vestiging. Ik denk dat dit bedrijf daar ook over verheugd zal zijn. In ieder geval een groot deel van de inwoners van Uithoorn,
en zeker degene die aan het geplande tracé wonen.

Antwoord
Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé dan een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing.
Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaan maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling "Meer OV voor minder geld" wordt hiermee niet gehaald. Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande redenen niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 157 Reactie 307
Middels deze e-mail willen wij als inwoners van de gemeente Uithoorn onze mening geven over de Uithoornlijn.
Wij steunen de aanleg van de Uithoornlijn over het spoordijktracé, met daarbij uitdrukkelijk het eindpunt van het Dorpscentrum.
Ondanks de korte afstand tot Amsterdam hemelsbreed, zorgen busverbindingen van en naar, voor een zeer tegenvallende reistijd, en is de afstand op die manier toch groot. Met een tramverbinding verwachten wij een snellere reis, waarbij ook de irritatie van overvolle bussen en onzekerheid over daadwerkelijke reistijden in verband met verkeersdrukte, tot het verleden gaan behoren.
Bewoners langs dit tracé zouden ons inziens tegemoet gekomen moeten worden door middel van gedegen geluidsschermen. Tegenover de luide tegenstanders van de Uithoornlijn de afgelopen tijd, maken wij als voorstanders graag gebruik van deze consultatieronde.

Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Het klopt dat de Uithoornlijn is bedoeld om te zorgen dat Amsterdam snel(ler) en comfortabel te bereiken is en blijft.
Langs het voorkeurstracé is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd. Per woning is uitgerekend hoeveel geluid er gemiddeld op de gevel komt als een tram over dit tracé gaat rijden. Op basis van dit onderzoek is duidelijk waar wettelijk vereiste maatregelen in de vorm van geluidsschermen moeten worden genomen om onder de voorkeursgrenswaarde te blijven. Dit is het geval op een aantal locaties waar sprake is van een combinatie bus en tram op de huidige busbaan.Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs het tracé.

Inspreker 158 Reactie 308
Ik ben tegen de lijn. Omdat de toegankelijkheid velen malen slechter is dan de huidige bus verbindingen.
De bereikbaarheid van bv. ziekenhuizen (amstelland / Vu) word aanzienlijk slechter.

Antwoord
Er komt een buslijn die de verder weggelegen wijken Zijdelwaard en Meerwijk verbindt met de tramhaltes, zodat de tram vanuit alle delen van de gemeente met openbaar vervoer te bereiken is. Via een comfortabele overstap zijn zeer veel belangrijke bestemmingen direct te bereiken. Het Amstelland ziekenhuis ligt op loopafstand van de halte Ouderkerkerlaan (tram) en het Vu-ziekenhuis is te bereiken via een overstap op de halte Sacharovlaan (nu is dat bus 172) of via station Zuid met een tram of bus.

Inspreker 158 Reactie 309

De binnen komst van de lijn ligt niet centraal voor Uithoorn. Men krijgt hierdoor verkeers-toename in Uithoorn naar de tramlijn aan de buitenzijde van Uithoorn met de daar bij behorende gevaren in de woonwijken (die hier niet op ontworpen zijn) en parkeer problemen in de omgeving van de tramlijn.

Antwoord

Het tracé en de haltes zijn juist zo gekozen dat de tram voor zoveel mogelijk mensen makkelijk en snel te bereiken is.
Daarbij is ook onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Inspreker 158 Reactie 310

Het is niet economisch verantwoord deze lijn aan te leggen. Het is niet rendabel. En zal dat ook nooit worden Waarom denkt U dat des tijds het buurt spoor is opgeheven en vervangen door bus verbindingen.
Door deze lijn zal de criminaliteit in Uithoorn explosief toe nemen.(inbraken , overvallen enz.)Trek leerling uit het verleden. De criminaliteit nam des tijds in Amstelveen schrikbarend toe toen de tramlijn 5 en 51 werden door getrokken. Deze tramlijn wordt de gemeente Uithoorn (de bevolking) door de strot geduwd door de stads regio Amsterdam.

Antwoord

Het goedkoper maken van het openbaar vervoer is inderdaad een doelstelling, maar dat wil niet zeggen dat het altijd kostendekkend (rendabel) kan zijn. Wel is duidelijk dat de kosten van de exploitatie van de tramlijn lager liggen dan de exploitatie van de huidige buslijnen. In die zin voldoet de Uithoornlijn aan het streven naar een goedkoper en efficienter OV, maar de exploitatie zal niet rendabel zijn in de zin dat de reizigersopbrengensten de kosten van de exploitatie zullen overstijgen.
De gemeente Amstelveen heeft geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit is gestegenin de directe omgeving van de Amstelveenlijn.
Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en 'schoon&heel'. Voor het Programma van Eisen (PvE) voor de Concessie Amstelland-Meerlanden is een risicoanalyse sociale veiligheid in het openbaar vervoer uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het niveau van sociale veiligheid in het huidige openbaar vervoer in Amstelveen gelijk is aan Uithoorn. Uit deze risicoanalyse blijkt ook het aantal meldingen van incidenten gelinkt aan het OV weliswaar hoger is in Amstelveen, maar dat dit hogere aantal meldingen in verhouding staat tot het grotere aantal reizigers in Amstelveen ten opzichte van Uithoorn. Deze risicoanalyse is opgenomen als bijlage bij het genoemde PvE.
Daarnaast is er camerabewaking in de voertuigen en besteedt de vervoerder (verplicht) veel aandacht aan de sociale veiligheid.

Inspreker 159 Reactie 311

Wij voelen ons zwaar in de kou gezet door de Stadsregio en wethouder Polak.

We spreken al 1,5 jaar met de stadsregio en zijn gewoon anderhalf jaar aan het lijntje gehouden!!
Ongelofelijk dat deze variant uit de bus is gekomen!!!
We hebben nu prima openbaar vervoer in Uithoorn.Stadregio en wethouder Polak hebben voortdurend gesuggereerd dat de Uithoornlijn voor sneller, hoogwaardig en betrouwbaar vervoer zou zorgen.
NIETS IS MINDER WAAR!!! Wat een schaamteloze onzin is ons steeds verkocht.
Met slechts drie haltes en het opheffen van bijna alle buslijnen moeten we straks eerst op de pendelbus wachten en daarna kunnen we alleen maar naar Station Zuid.
HOEZO SNELLER???
Hoe komen we straks bij de scholen in Amstelveen, in het winkelcentrum Amstelveen, VU ziekenhuis, Concertgebouw, rozengracht enz.enz.
HOEZO HOOGWAARDIG???
We weten van lijn 51 wat een gedoe een tram/metrolijn geeft. Hoe lang duurde het voordat alle problemen waren opgelost, hoeveel slachtoffer heeft het gekost en hoe vaak valt hij nu ook nog uit? En met het schrappen van alle bussen is er bij storing/ongeluk geen alternatief.
HOEZO BETROUWBAAR???
Blijkbaar wordt Uithoorn uitgeknepen door de grote jongens om de voorziene bezuinigingen van de Stadsregio op te hoesten. Zoals we ook al een evenredig groot aandeel in de geluidsoverlast van Schiphol voor onze rekening mogen nemen. Het vertrouwen in de politiek en bestuursorganen krijgt weer eens een gevoelige tik!

Antwoord
De directe buslijnen vervallen inderdaad, maar de tram biedt voor de meeste reizen een even snel of sneller alternatief. Waar bussen nu nog de grootste reizigersstroom voor hun rekening nemen, verschuift dat straks naar de tram. De tram is dan de ruggengraat van het OV in Uithoorn en zorgt voor een directe, snelle betrouwbare verbinding met Amsterdam Zuid, één van de grootste OV-knooppunten van de metropoolregio Amsterdam.
Op deze ‘ruggengraat’ in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar ‘oude’ bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.

De regelmatige verstoringen op de huidige lijn 51 is één van de redenen waarom deze lijn wordt omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding. In de komende jaren wordt de Amstelveenlijn omgebouwd én er zullen straks andere trams over rijden. Daarmee wordt de kans op een verstoring fors verlaagd. Bij verstoringen op de Uithoornlijn is het mogelijk via overloopwissels een deel van de dienstregeling in stand te houden. Bij geplande werkzaamheden of langdurige verstoringen worden, net als nu, bussen ingezet.

Inspreker 160 Reactie 312
IK was en blijf een groot voorstander van de aanleg van de Uithoornlijn. Bij voorkeur met eindhalte Stationsstraat (Oude Spoorhuis), zodat Veel inwoners van Uithoorn worden bediend. En wellicht in de toekomst verlenging naar Mijdrecht (?). Wellicht dat de busbrug over de Amstel voor voetgangers/fietsers (trampassagiers) uit Amstelhoek geschikt kan worden gemaakt.
Mijn complimenten voor de presentatie in de Thamerkerk, bijzonder informatief (en objectief).
(frequent busreizigers 142 naar Poortwachter (overstap sneltram 51 tot Kronenburg of Asd Zuid) of Amstelveenseweg (overstap metro 50), fietser en autorijder.

Antwoord
Bedankt voor uw compliment over de informatieavond. De stuurgroep heeft een voorkeur uitgesproken voor een eindhalte Dorpscentrum (Oude Spoorhuis), dus dat sluit aan op uw wens. Een doortrekking naar

Mijdrecht valt niet binnen deze planstudie en het is ook niet de verwachting dat dit in de toekomst een rendabele variant zal opleveren. Uw suggestie over de busbrug wordt aan gemeente Uithoorn doorgegeven.

Inspreker 161 Reactie 313

Ik ben in principe voorstander van de Uithoornlijn, maar maak me wel zorgen over de aanvullende busverbindingen met Amstelveen en Amsterdam, zowel wat aantal als frequentie betreft na de aanleg. Daarnaast vind ik het aantal haltes in Uithoorn te gering. Vier of vijf in plaats van drie zou de lijn een stuk aantrekkelijker maken. In mijn situatie zou een extra halte ter hoogte van de Randweg/Op de Klucht een grote verbetering betekenen.

Antwoord

Waar bussen nu nog de grootste reizigersstroom voor hun rekening nemen, verschuift dat straks naar de tram. De tram is dan de ruggengraat van het OV in Uithoorn en zorgt voor een directe, snelle betrouwbare verbinding met Amsterdam Zuid, één van de grootste OV-knooppunten van de metropoolregio Amsterdam. Op deze 'ruggengraat' in noord-zuidrichting takken de bussen in oost-westrichting aan: van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar 'oude' bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Vergelijkbaar met de komst van de Noord/Zuidlijn in Amsterdam zal de komst van de Uithoornlijn een wijziging van de huidige reispatronen met zich meebrengen. Reizigers moeten hierover goed geïnformeerd worden. Het is logisch dat de reizigers hieraan zullen moeten wennen.
Het aantal en de ligging van de haltes is zo gekozen dat er zoveel mogelijk adressen binnen een straal van 800 meter van de halte liggen. Meer haltes betekent ook een langere reistijd en daardoor een minder aantrekkelijke tramverbinding.
Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Daarnaast wordt ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 162 Reactie 314

Hierbij wil ik mijn ongerustheid uiten over de aanleg van tramlijn 51.
Consequentie hiervan is dat er buslijnen verdwijnen. De geplande tramlijn zal vanuit mijn huis aanzienlijk langer lopen zijn. De lijn ligt voor vele bewoners in de diverse te wijken te ver weg.
De huidige busverbindingen zijn veel beter. Hierop bezuinigen is heel dwaas. (ik hoor nu al veel gemopper hierover) Als ik nu naar Schiphol wil, neem ik bus 170 vanaf de Arthur van Schendellaan naar het busstation Amstelveen. Daar neem ik lijn 300 naar Schiphol. Met in totaal 25 minuten sta ik op Schiphol.
Nu met de metro. Ten eerste moet ik veel verder lopen met mijn koffer om bij de metro te komen. In Amstelveen aangekomen moet ik door het hele winkelcentrum lopen met mijn koffer om bij lijn 300 te komen.
Er is geen aansluiting van de metro met het busstation Amstelveen. Voor Uithoorn is een goede verbinding naar treinstations, ziekenhuizen, scholen, uitgaanscentrum belangrijk. Uithoorn is sterk georiënteerd op Amsterdam/Amstelveen. In de praktijk zal het er op uitdraaien dat we veel meer in de auto zullen stappen. Dus veel meer hinder van autoverkeer en parkeerplaatsen. En dat nu juist moet het openbaar voorkomen.Dit terzijde vind ik de lijn 51 nu al een hele drukke lijn. Vaak is het staan vanaf richting Amsterdam ook buiten de spitstijden.
Een extra tramlijn prima, maar niet ten koste van de busverbindingen!

Antwoord

De Uithoornlijn vervangt inderdaad een aantal buslijnen, maar de tram biedt voor de meeste reizen een even snel of sneller alternatief. De tram is dan de ruggengraat van het OV in Uithoorn en zorgt voor een directe, snelle betrouwbare verbinding met Amsterdam Zuid, één van de grootste OV-knooppunten van de

metropoolregio Amsterdam. Op deze 'ruggengraat' in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar 'oude' bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.
Zo is Schiphol straks op meerdere manieren te bereiken: met een overstap op Ouderkerkerlaan op lijn 300, maar ook via lijn 340 en het nieuwe overstapknooppunt Schiphol Zuid.
Op de omgebouwde Amstelveenlijn zal nieuw trammaterieel gaan rijden waardoor de capaciteit groter zal zijn dan die van de huidige 51.

Inspreker 163 Reactie 315
Ik ben tegen de komst van de Uithoornlijn. Deze lijn voegt niets toe en de buslijnen die nu gebruikt worden, voldoen uitstekend.

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 163 Reactie 316
Het ergste vind ik dat er een heel mooi stuk natuur verloren gaat dat langs de Faunalaan loopt.
Je kunt hier heerlijk lopen en tot rust komen in deze toch wel haastige maatschappij. Het water biedt mooi uitzicht en het is heerlijk om zien dat er in het voorjaar weer nieuw leven ontstaat bij dier en plant.

Antwoord
Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan inderdaad in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de inpassing zodanig vorm te geven, dat er sprake blijft van een groene uitstraling.

Inspreker 163 Reactie 317

Vanuit mijn huis is het uitzicht weg door een tramlijn en je kunt er op rekenen dat er heel wat geluidsoverlast komt en tevens gespuis.

Antwoord

Er zijn geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit stijgt wanneer een verbeterde OV-verbinding wordt aangelegd.
Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en 'schoon&heel'. Voor het Programma van Eisen (PvE) voor de Concessie Amstelland-Meerlanden is een risicoanalyse sociale veiligheid in het openbaar vervoer uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het niveau van sociale veiligheid in het huidige openbaar vervoer in Amstelveen gelijk is aan Uithoorn. Uit deze risicoanalyse blijkt ook het aantal meldingen van incidenten gelinkt aan het OV weliswaar hoger is in Amstelveen, maar dat dit hogere aantal meldingen in verhouding staat tot het grotere aantal reizigers in Amstelveen ten opzichte van Uithoorn. Deze risicoanalyse is opgenomen als bijlage bij het genoemde PvE.

In de Nota van Wijziging op p. 12 kunt u zien welke (boven)wettelijke maatregelen worden voorgesteld voor elk deel van het tracé op geluidshinder te beperken.

Inspreker 163 Reactie 318

Ook zullen er veel mensen gaan parkeren in de wijken rondom de haltes en dat is ook niet echt bevorderlijk voor de omwonenden.

Antwoord

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.

Inspreker 163 Reactie 319

Waarom zou je de bestaande verbindingen aan gaan passen ? Het is gewoon weer een of ander project waar wethouders etc. mee willen pronken. De spitsstrook heeft ook bakken met geld gekost en uiteindelijk was het een grote flop.

Antwoord

Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor

(Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 164 Reactie 320

Op deze wijze willen ik en mijn gezin gebruik maken van de gelegenheid om deel te nemen aan de consultatieronde rond de eventuele aanleg van de Uithoornlijn. Wij vragen u dringend onderstaande punten mee te nemen in uw overweging. Wij hebben erg veel moeite met de gang van zaken rond de mogelijke aanleg van de lijn. Wij hebben sterk het gevoel dat het al een genomen besluit is door diverse partijen maar dat degene waar het voor bedoeld is, de bewoners van Uithoorn, hier feitelijk geen invloed op hebben. De reden voor dit gevoel is dat als je objectief naar de voor- en de nadelen kijkt het erg moeilijk uit te leggen is waarom de lijn er op deze wijze moet komen. Wij zijn naar de diverse bijeenkomsten geweest voor omwonende en de volgende zaken komen naar boven als voordelen (in mijn eigen woorden):

- Een snellere verbinding met Amstelveen en Amsterdam (1 a 2 minuten op basis van het verkennende onderzoek)
- Een betere positionering van Amsterdam Zuid als centraal knooppunt. Op basis van een verwachte openbaarbehoefte ontwikkeling richting 2020.
- ‘Makkelijk’ doortrekken van de lijn naar Amstelveen die toch aangepast moet worden.
- Mogelijkheid om in de toekomst de lijn door te trekken naar Mijdrecht en verder.

Antwoord

De besluitvorming over de Uithoornlijn ligt bij de gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen, Gedeputeerde Staten van Provincie Noord-Holland en de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam. Zij besluiten in het najaar over het al dan niet voortzetten van de plannen voor de Uithoornlijn.
U vraagt naar nut en noodzaak van (het onderzoek naar) de Uithoornlijn. Het openbaar vervoer verandert sowieso, ook als er voor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Voor de reizigers in de regio rond Amsterdam zijn de veranderingen in het openbaar vervoer de komende jaren groot door de komst van de Noord/Zuidlijn in Amsterdam en de wijzigingen in verbindingen die daaraan gekoppeld zijn. In de 'Lijnennetvisie' heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld (mei 2015) voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn.
Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum. Daarnaast is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus steeds meer vertraging oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. Daarom is onderzoek gedaan naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt. Met de Uithoornlijn krijgt Uithoorn een toekomstvaste, snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amstelveen en Amsterdam.
Ondanks dat er vaker overgestapt zal moeten worden, leidt de Uithoornlijn voor verreweg de meeste reizigers tot een kortere reistijd of in het slechtste geval een gelijkblijvende reistijd dan nu het geval is.

Inspreker 164 Reactie 321

Meer voordelen staan mij niet meer bij, maar mogelijk heb ik er 1 gemist. Echter als je kijkt naar de nadelen dan moet de conclusie toch zijn dat de voordelen nooit kunnen opwegen tegen de nadelen. Deze zijn volgens ons:

- Verslechtering van de verkeersveiligheid.

Onze kinderen gaan naar de brede school. Ze moeten dus na de aanleg het spoor over. Uit de informatiebijeenkomsten is naar voren gekomen dat de overgangen gelijkvloers moeten worden omdat tunnels niet in te passen zijn. Uit de ervaringen in Amstelveen moet dit alleen al reden genoeg zijn om dit niet

te willen. Het klinkt prachtig dat er een vergunning wordt aangevraagd bij het ILT. Maar feit blijft dat het altijd een achteruitgang is ten opzichte van de huidige situatie en het bestuursrechtelijk indekken door het volgen van de regels en procedures de effecten van werkelijke ongelukken niet minder maakt voor de betrokkenen.

Antwoord
Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst – zoals u ook al zegt- of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een 'gewone' lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. Overigens worden de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 164 Reactie 322
- Dit betekent dus dat ik mijn kinderen hun hele schooltijd met de auto naar school moet gaan brengen. Gezien de veiligheidssituatie vermoed ik, en dat bevestigde betrokken ambtenaren ook, gaat de brug bij de Bieslook dicht omdat het erg moeilijk is om hier een overzichtelijke overgang te maken. Dat betekent dat al het verkeer (voetgangers, fiets en auto) over de Randweg/op de klucht gaat. Welke dan wel minimaal 10 keer per uur dicht gaat voor een passerende tram. In eerste plaats brengt dit ophoping en drukte op 1 plek. Daarnaast betekent dit dat in de ochtend en middag spits, met brengen en halen van kinderen naar school, dat er files gaan ontstaan via 'In het Rond', richting de rotondes op de Zijdelweg/N521. Die uiteindelijk gaan doorlopen richting Amstelveen/N201/N196 .
- Ook parkeergelegenheid rond de geplande halte Aan de Zoom (welke juist op verzoek van bewoners nu verboden is voor doorgaand auto verkeer) betekent drukte in onze buurt, waar het nu ook al vaak moeilijk is om een parkeerplek te vinden. Dit met toenemend autoverkeer van heel Uithoorn en omstreken, terwijl de Legmeer juist een autoluwe wijk is.

Antwoord
Kruispunt Bieslook is veilig en overzichtelijk in te richten. De Projectorganisatie Uithoornlijn ziet dan ook geen reden om deze verbinding op te heffen.
Er zijn tellingen op diverse kruispunten gehouden. Deze laten een beeld zien waar zonder veel oponthoud voor al het verkeer een tramkruising gemaakt kan worden. Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:

Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen
Gezien bovenstaande uitkomsten van het onderzoek gaat het om een zeer kleine percentage van gemotoriseerd verkeer dat naar de haltes toekomt. De hoeveelheid fietsenstallingen per halte zijn omvangrijk. Voor beide wordt in de volgende projectfase een nadere uitwerking gemaakt.

Inspreker 164 Reactie 323

- De mogelijke groei van openbaarvervoerbehoefte is eigenlijk de enige onderbouwing van de nut en noodzaak voor de 'ingrepen zuidelijke corridor'. Dit is op basis van aannames die zeer goed mogelijk niet uitkomen en erg veel lijken op wishful thinking. Er is nu een aantal jaar geleden voor erg veel geld de busbaan parallel aan de N194 aangelegd. Er zijn door het verleggen (en bij de aanleg al bekend) van de N201geen files (meer) op de N194 en er rijden amper bussen, met weinig passagiers op deze baan. Staan we nu op het punt om weer een dergelijke investering te doen of is er lerend vermogen?
- De noodzaak van een dergelijke lijn.

De huidige lijn naar Westwijk wordt al zeer weinig gebruikt en de Uithoornlijn lijkt ook maar voor een beperkte groep aantrekkelijk. Als je de investering deelt door de werkelijke gebruikers dan is het wel een hele dure verbinding. De basis waarop de openbaarvervoer behoefte explosie in de toekomst wordt gebaseerd is daarom ook wel erg dun. De onzekerheid die o.a. de deeleconomie, zelfrijdende auto's alternatief vervoer, thuiswerken etc. met zich mee gaan brengen maakt dat de aanleiding voor dit traject schrikbarend onzeker is.

- De vele miljoenen die dit traject gaat kosten aan algemene middelen al dan niet voor rekening van de gemeente Uithoorn. Ten opzichte van de voordelen lijkt dit extreem buiten proporties. In dit soort situaties denk je al gauw aan prestige projecten. En we weten allemaal hoe die eindigen: te duur, niet wat we wilden en de verantwoordelijken zijn gevlogen….
- Door het wegvallen van de huidige buslijnen in Uithoorn maakt dat de Zuidas mogelijk makkelijk te gebruiken is, maar daar willen de mensen uit Uithoorn helemaal niet heen. De fijnmazigheid van het huidige busnet voldoet aan de behoefte. Wij hebben niet gevraagd om deze lijn.

Antwoord

Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
Berekend is dat het aantal reizigers tusen Uithoorn en Amstelveen gaat toenemen van rond de 4000 per dag naar 6000 per dag. Deze groei komt deels door externe factoren (toename aantal inwoners en arbeidsplaatsen) en deels doordat de tram een betere en betrouwbare vervoerverbinding is. Dat zijn aantallen waarbij een tram goedkoper is om te exploiteren dan het aantal bussen dat je voor deze vervoersvraag nodig hebt. In een maatschappelijke kosten baten analyse is berekend dat het totaal van alle (maatschappelijke) kosten van de tram minder is dan de opbrengsten.

Inspreker 164 Reactie 324

- Aangezien wij en onze buren direct aan het traject wonen hebben wij nog aanvullende nadelen:
  - Vermindering van het leef plezier vanwege een tram in je achtertuin.
  - Wij wonen nu in een autoluwe, groene, stille wijk. Prachtig voor gezinnen met jonge kinderen. Deze tramlijn door onze achtertuinen en tussen ons en de school en sportverenigingen zet hier een vervelende streep door.
  - Verhoging criminaliteit vanwege de vele 'vreemde ogen' die dan dagelijks in onze achtertuinen zitten te gluren.

Antwoord

Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Deze zijn er wel voor geluid. Uit gedetailleerd onderzoek blijkt

dat op het deel van het tracé waar u woont geen sprake is van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.
De trambaan komt over de oude spoordijk te lopen. Deze ligt hier al meer dan een eeuw en ligt omsloten door water. De verbindingen tussen beide woongebieden (Randweg, Bieslook en Aan de Zoom) blijven gehandhaafd en worden veilig ingericht.
Er zijn geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit stijgt met de komst van een goede OV-verbinding. Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en 'schoon&heel'. Voor het Programma van Eisen (PvE) voor de Concessie Amstelland-Meerlanden is een risicoanalyse sociale veiligheid in het openbaar vervoer uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het niveau van sociale veiligheid in het huidige openbaar vervoer in Amstelveen gelijk is aan Uithoorn. Uit deze risicoanalyse blijkt ook het aantal meldingen van incidenten gelinkt aan het OV weliswaar hoger is in Amstelveen, maar dat dit hogere aantal meldingen in verhouding staat tot het grotere aantal reizigers in Amstelveen ten opzichte van Uithoorn. Deze risicoanalyse is opgenomen als bijlage bij het genoemde PvE. Daarnaast is er camerabewaking in de voertuigen en besteedt de vervoerder (verplicht) veel aandacht aan de sociale veiligheid.

Inspreker 164 Reactie 325
o Waarde vermindering van onze huizen hierdoor.

Antwoord
Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 164 Reactie 326
o Geluids- en trillingsoverlast. De onderzoeken die nu zijn gedaan, zijn gedaan op basis van modellen en aannames. Bij de presentatie hiervan hebben wij al aangegeven dat de uitgangspunten niet correct zijn en dat onze huizen waarschijnlijk wel boven de wettelijke niveaus gaan zitten. Ook het geluidsoverlast van de overgangen (geluidsalarmering) wordt niet als zodanig in de onderzoeken meegenomen. Met name de overgangen bij Bieslook en Aan de Zoom gaan voor veel mensen overlast verzorgen.

Antwoord
Er is een geluidsonderzoek uitgevoerd dat op een hoog detailniveau is doorgerekend. De uitgangspunten en uitkomsten zijn correct en voldoen aan het wettelijk kader. Geluiden van een veiligheidsmaatregel (zoals bellen) vallen buiten het wettelijk kader. Dat is op de participatieavond uitgelegd.
Voor het geluidsonderzoek zijn wij gehouden aan dit wettelijk kader. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.
Wij begrijpen uw zorgen over het belgeluid bij de tramoversteken. Op dit moment kunnen wij nog niet zeggen welke maatregelen bij de oversteken worden getroffen en of en welke waarschuwingsalarmen daarbij worden toegepast. In de planuitwerkingsfase wordt dit verder uitgewerkt. Uw zorg zal hierbij zeker worden meegewogen, zodat zo weinig mogelijk overlast optreedt. Het inregelen van veiligheidsmaatregelen ziet de projectorganisatie Uithoornlijn als bijbehorend en verplicht maatwerk. Een bel kan ingesteld worden in volume en lengte van bellen per tijdsmoment op de dag voor mocht een bel noodzakelijk blijken.
Bij overgangen naar andere constructies (brug naar land bijvoorbeeld) kan een tram trillingen afgeven aan de omgeving omdat een tram een zwaar voortuig is en elke zetting/oneffenheid een trilling kan geven. Voor

trillingshinder bestaat geen wetgeving maar wel een richtlijn. Richtlijn A gaat over schade aan panden. Richtlijn B gaat over trillingshinder voor personen. Richtlijn B is veel strenger en stelt dat er geringe tilling naar de omgeving mag zijn. Projectorganisatie Uithoornlijn heeft getoetst op richtlijn B. De gehouden quick-scan naar trillingen toont aan dat de trillingen niet boven de grenswaarde van richtlijn B (personen) komen. Ook bij deze quick scan voldoen uitgangspunten en uitkomsten aan de daaraan gestelde eisen. De grenswaarde voor trillingen wordt dus niet overschreden. Bovendien zijn in het ontwerp techische maatregelen opgenomen zodat overgangen geminimaliseerd zijn waardoor trillingen naar omgeving zoveel mogelijk worden gereduceerd.

Inspreker 164 Reactie 327

- De groene corridor die nu tussen Legmeer en Legmeer West is gecreëerd zorgt er voor dat wij een wijk zijn met zeer veel vogels en natuur. Waarom wordt er nu eerst deze corridor gecreëerd om daarna er een tram over heen te leggen?

Antwoord

De tram komt op de dijk te liggen. De groene corridor waar u het over heeft ligt langs de Faunalaan en deels in het water. De trambaan behoort niet tot de groene corridor.

Inspreker 164 Reactie 328

U begrijpt wij zijn absoluut geen voorstander van de lijn. Als alternatief zou de 'McDonalds variant' het goedkoopst zijn en geen van de bovenstaande nadelen hebben. Wij vragen u dringend om ons als bewoners/belanghebbende serieus te nemen en ondanks dat alle raderen al in gang zijn gezet afstand te nemen van uw voorgenomen besluit en te luisteren naar de mensen waar de lijn eigenlijk voor bedoeld zou moeten zijn en die er door worden geraakt. Het zou mijn achting voor de (decentrale) overheid ongelofelijk doen verhogen als zij tijdens dit traject toch durft te beslissen om van dit voornemen af te zien.

Antwoord

Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé dan een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaan maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling "Meer OV voor minder geld" wordt hiermee niet gehaald. Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 165 Reactie 329

Zoals u misschien kunt begrijpen ben ik als bewoner van de Admiraal de Ruyterlaan geen voorstander van de gekozen optie, nl. het doortrekken van de tramlijn naar het Oude Dorpscentrum. Zeker als de enige toegevoegde waarde de toekomstwaarde is. Toekomst over 10, 20 jaar?
Temeer daar wij op de derde etage van een appartementengebouw wonen (Admiraal de Ruyterlaan 16 E) en ver boven het talud uitsteken, waardoor wij nu reeds meer geluid over ons heen krijgen van de bussen dan bewoners van de Begane grond. Alsook dat wij zittend in onze zithoek altijd al bussen voorbij zien gaan hetgeen zeer onrustig is aan de ogen.
Trams die om de 3 minuten langskomen....moet er niet aan denken. Wij hebben gekozen voor het wonen in een dorp.Nu krijgen wij de nadelen van een stad in onze 'achtertuin'. Uithoorn moet zelfs gaan functioneren als P+R voor de Ronde Venen en Aalsmeer. Toen wij ruim 9 jaar geleden voordat wij dit huis kochten informeerden bij de gemeente Uithoorn of er nog andere plannen waren met de busbaan werd ons verzekerd dat dit niet het geval was. Maar....?????Per uur komen er 18 bussen en 16,3, op sommige

momenten 20 trams, langs. Dit betekent een ‘muur’ van geluid. Om de drie minutendendert er een tram/bus langs met een snelheid van 50 km. per uur op hemelsbreed ongeveer 20 meter van het slaapkamerraam verwijderd. Terwijl er op de Admiraal de Ruyterlaan zelf maar met 30km per uur gereden mag worden. Op dit moment horen wij de bus al aankomen qua geluid vanaf de Admiraliteit en horen
hem nog na als hij bijna bij het busstation is.
Waarom moet er ook ‘s nachts gereden worden? Zelfs vliegtuigen hebben hiervoor geen toestemming.Wij vinden dat leven in Uithoorn voor ons onleefbaar wordt: ernstige vliegtuighinder, industrie aan de overkant, trams en bussen in de ‘achtertuin’. Zoals wetenschappelijk bewezen is slaaptekort zeer slecht voor de gezondheid van de mens. Trams zullen van 6.00 in de ochtend tot 1.00 uur ‘s nachts rijden. Ons als bewoners is dus 5 uur slaap gegund.

Antwoord
Uithoorn hoeft niet te functioneren als P+R. Wel is in kaart gebracht wat de parkeervraag zal zijn.

Inspreker 165 Reactie 330
Wij blijven ongerust over de geluidsoverlast en de trillingen en vervuiling ondanks de berekeningen die voorlopig zijn gemaakt.
Worden de berekeningen herhaald zoals in het rapport wordt aangegeven wanneer de wanneer het type wegdek en de keuze van het rijdend materieel bekend is? De Quick-scan : er wordt geen rekening gehouden met lokale variaties in de bodem!
Wat gebeurt er als er onverhoopt scheuren in ons gebouw, cq, ons appartement tevoorschijn komen na de start van het rijden over de trambaan? Wij verzoeken om een professionele fotografische vastlegging van wanden en plafonds van ons huis, waar slechts 1 vaag scheurtje zichtbaar is in de zithoek.
De term: wordt niet verwacht, wordt veelvuldig gebruikt als het om geluid en trilling gaat, daarmee aangevend dat : ‘geen last van’ geen vaststaand gegeven is.
Als ik ‘s morgen wakker lig in bed gebeurt het met een bepaalde regelmaat dat ik doodstil in bed lig en toch kort enige trilling voel. Aan het geluid te horen rijdt er dan een bus veel te hard langs. Maak me ernstig zorgen hierover. Vergat dit steeds te melden omdat het niet dagelijks voorkomt. Als er geen trillingsonderzoek aan/in gebouwen is gedaan maar alleen trillingsmodellen zijn gehanteerd begin ik mij toch ernstige zorgen te maken gezien mijn ervaringen in de vroege achtend.
Als ons gebouw zou behoren tot de 5% waar het mis gaat/mag gaan, zitten wij met de gebakken peren. Om aan de gewenste DB te komen worden er op blz. 26 onder punt 9 diverse voorstellen gedaan: 50% minder bussen: lijkt mij een utopie. Want men weet nog niets over de concessies die tzt. gedaan zullen worden en welke buslijnen er zullen blijven bestaan of verdwijnen. Van 2 naar 1 tramwagon lost niets op want wij horen toch de tram langskomen!!!
Op blz. 29 wordt over de Admiraal de Ruyterlaan 14-16 niet gesproken.

Antwoord
In de volgende projectfase wordt met een verdere uitwerking van het ontwerp ook de onderzoeksrapporten zoals geluid en trillingen op het nieuwe ontwerp herijkt. Uiteraard zijn er verschillende mogelijkheden om te monitoren of er schade ontstaat door de aanleg of in gebruik genomen trambaan.
Termen als 'wordt niet verwacht' komen doordat er berekeningen en onderzoeken zijn verricht op ontwerpen die nog niet zijn vastgesteld. Vanuit een inpassingsontwerp, een eerste schets, zijn de uitkomsten helder maar wordt een slag om de arm gehouden. Op een definitief ontwerp zullen de uitkomsten niet veel afwijken van de huidige uitkomsten maar dan kan vanuit een vastgesteld ontwerp (uitgangspunt) een gedetailleerd onderzoek worden uitgewerkt.
Het geluidsmodel is zeer gedetailleerd. De nieuwe conssessie van Utrecht is opgenomen in deze geluidsberekening. Deze nieuwe consessie heeft andere buslijnen en andere frequenties. Deze consessie moet u niet verwarren met de aankomende nieuwe consessie van Stadsregio Amsterdam. Omdat die nog gaande is, is hier voor de zekerheid de bestaande aantal buslijnen en huidige frequentie aangehouden.
Uw aanname dat het voor de geluidsbelasting niet uitmaakt of er nu 1 enkele tram of een gekoppelde tram bij u voorbij komt is niet juist. Een geluidsmodel berekend de gemiddelde belasting over een gehele dag uit. Een langere tram geeft langer geluid af en daarmee wordt de gemiddelde belasting ook hoger. Echter weegt de rekenmethode van wet geluidshinder al het geproduceerde geluid in de avond meer mee. De nachtelijke geluiden worden nog zwaarder meegewogen. Voor de reizigers is er geen behoefte aan een gekoppelde tram in de avonduren tot aan het dorpscentrum. Deze overcapaciteit aan openbaar vervoer is toch door

projectorganisatie Uithoornlijn in het geluidsmodel ingevoerd omdat er geen vervoerder nog betrokken is bij het project en daarmee niet zwart op wit staat of er wel of geen lange trams rijden. Projectorganisatie Uithoornlijn heeft het meest ongunstigste scenario doorgerekend om er zeker van te zijn dat dit het maximale is. Bij het niet gekoppeld rijden in de avond valt de geluidsbelasting bij u onder de voorkeursgrenswaarde en is een geluidsreducerende maatregel niet nodig.
De projectorganisatie heeft kennis genomen van de door u meegezonden bijlagen van eerdere correspondentie.

Inspreker 165 Reactie 331
Het talud aan de achterkant van ons complex is eigen grond en door ons ingericht. Wat gebeurt er als er door de aanleg van de trambaan problemen ontstaan. Wie is hiervoor verantwoordelijk?
Nadeel van de tramlijn: altijd overstappen. Veel bestemmingen voor mensen met een beperking niet meer bereikbaar. Mensen zullen meer de auto gaan gebruiken.
Waardevermindering van ons appartement.
Ik ben verheugd dat wethouder Marvin Polak mij heeft verzekerd, in aanwezigheid van Roos Gasseling, dat er nadat er een definitief besluit is genomen, er tijd, een overlegvorm én geld beschikbaar is om voor Admiraal de Ruyterlaan 16E de best mogelijke maatregelen te nemen om geluidshinder/trilling en uitzicht/privacyproblemen zo goed mogelijk op te lossen.
Ten overvloede zend ik ook enige correspondentie als bijlage mee om een en ander te verduidelijken.

Antwoord
Zoals eerder in een brief aan de bewoners van de Ruyterlaan aangegeven moet uiteraard ook voor de stabiliteit van het talud aan alle eisen worden voldaan tijdens de aanleg en tijdens het gebruik van de trambaan.
Overstappen: Het huidige bussysteen functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk.
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
Er zal dus inderdaad meer moeten worden overgestapt. Maar omdat de overstappunten comfortabel en compact zijn of worden ingericht, zijn deze ook voor mensen die slechter ter been zijn toegankelijk. Het openbaar vervoer wordt steeds meer en beter toegankelijk. Het nieuwe trammaterieel krijgt een gelijkvloerse instap en de perrons worden verlaagd.
Waardevermindering: Het is op dit moment moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.Tijdens de bijeenkomst in de Thamerkerk hebben de heer Polak en mevrouw Gasseling met u gesproken over de maatregelen voor geluid. Daarbij is aangegeven dat zij het een goed idee vonden om te onderzoeken of aanvullend op de maatregel die al wordt genomen, een kleine aanpassing op het scherm (bijvoorbeeld schuin in plaats van recht) nodig en mogelijk is. Dit omdat u op de hoogste verdieping van het appartementencomplex woont en het vermoedelijk zo is dat het nu reeds voorgestelde geluidsscherm voor uw woning weinig effect zal hebben.
Met de maatregel die nu in het voorstel zit, wordt aan de wettelijke eisen voldaan. Een goed inpassingsontwerp richt zich niet uitsluitend op het voldoen aan wettelijke eisen. Daarom wordt onderzocht of een (bovenwettelijke) maatregel op dit ontwerp mogelijk is, zodat de geluidbelasting op uw verdieping van het appartementencomplex verder wordt teruggebracht.

Inspreker 166 **Reactie 332**

Consultatieronde direct aanwonenden

Wij wonen aan de Faunalaan in Uithoorn en wonen daardoor direct aan de beoogde tramlijn. De impact van de beoogde tramlijn op onder andere ons uitzicht groot is. Voor zover wij weten is onze straat, maar in ieder geval zijn wij, niet meegenomen in de gespreksrondes voor "direct aanwonenden". Wij lezen nu in het rapport dat onze overburen, die aan de andere kant van de beoogde tramlijn wonen, wel zijn gevraagd om persoonlijk in gesprek te treden. Wij wensen dat de gemeente Uithoorn alsnog ook met onze straat deze gespreksrondes opstart. Dit om ook ons in de gelegenheid te stellen om persoonlijk onze visie met de Gemeente en de projectgroep te kunnen delen.

Antwoord

Bij de participatierondes is een onderscheid gemaakt tussen mensen die direct aan het tracé wonen en mensen die in de omgeving van het tracé wonen of waar al sprake is van een zichtscherm. Voor bewoners direct aan het tracé zijn drie gespreksronden georganiseerd, voor de overige bewoners waren er drie inloopbijeenkomsten. De bewoners in de omgeving van het tracé hebben daarover in het voorjaar van 2015 een brief een ontvangen en een uitnodiging voor de inloopbijeenkomst in juni 2015. Ze zijn daarbij ook geattendeerd op de mogelijkheid de digitale nieuwsbrief te ontvangen. Een uitgebreide toelichting op het participatieproces is te vinden in de rapportage Communicatie en participatie Uithoornlijn, te vinden op de website.

Ook voor het eventuele vervolg geldt dat bijeenkomsten via de nieuwsbrieven worden aangekondigd. Op uw verzoek kunnen we in de volgende fase ook een apart gesprek plannen.

Inspreker 166 **Reactie 333**

Prachtig stukje groen gaat verloren De oude spoordijk is gedurende de afgelopen jaren een prachtig stukje natuur geworden (zoals u hopelijk weet maar ook op bijgaande foto's kan zien). De oude spoordijk wordt daarom door veel wandelaars dagelijks gebruikt. Zoveel stukken natuur als deze heeft Uithoorn helaas niet meer. Juist daarom snappen wij niet waarom er voor wordt gekozen om een mooi stuk natuur op te offeren voor een tram. Helemaal gezien er diverse alternatieven mogelijk zijn. Ondanks de genoemde nadelen in het rapport Tracé keuze voor de Zijdelweg route zijn wij het niet eens dat deze dusdanig zwaarwegend zijn om dit alternatief naast jullie neer te leggen. De Zijdelweg is - na enige aanpassingen - breed genoeg om een tram langs te laten rijden. Dit is reeds een drukke weg en er hoeft geen groen voor te verdwijnen. Wij vinden het zeer verrassend en zelfs incorrect dat er in hetzelfde rapport bij de Zijdelweg route wordt aangegeven dat een groot nadeel is dat er groencompensatie moet komen, de oude spoordijk is volgens het rapport daarentegen "beschikbaar en functievrij". Op dit punt worden de feiten ons inziens toch echt verdraaid. De oude spoordijk bevat een veelvoud aan groen in vergelijking met de Zijdelweg. Wij nodigen u uit om een wandeling te maken over de prachtige oude spoordijk en vervolgens over de Zijdelweg. U kunt na die wandeling niet met droge ogen vertellen dat de oude Spoordijk minder groencompensatie nodig heeft dan een tram langs de Zijdelweg. Wij zijn van mening dat de Gemeente de mooie stukken groen die de gemeente nog te bieden heeft moet koesteren. Dit groen kan niet worden opgegeven voor een tram omdat die via een andere route een keer vaker moet stoppen.



Antwoord
Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan inderdaad in gebruik als wandel/ uitlaatgebied en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de inpassing zodanig vorm te geven, dat er sprake blijft van een groene uitstraling.

Inspreker 166 Reactie 334
Toename criminaliteit en niet veilig voelen op straat Door de tramhalte in de buurt zullen er meer mensen zich in onze wijk "ophouden" hierdoor zullen wij ons minder veilig voelen in de wijk. Ook neemt de kans op criminaliteit hierdoor toe.

Antwoord
Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en ‘schoon&heel’. Voor het Programma van Eisen (PvE) voor de Concessie Amstelland-Meerlanden is een

risicoanalyse sociale veiligheid in het openbaar vervoer uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het niveau van sociale veiligheid in het huidige openbaar vervoer in Amstelveen gelijk is aan Uithoorn. Uit deze risicoanalyse blijkt ook het aantal meldingen van incidenten gelinkt aan het OV weliswaar hoger is in Amstelveen, maar dat dit hogere aantal meldingen in verhouding staat tot het grotere aantal reizigers in Amstelveen ten opzichte van Uithoorn. Deze risicoanalyse is opgenomen als bijlage bij het genoemde PvE.
Daarnaast is er camerabewaking in de voertuigen en besteedt de vervoerder (verplicht) veel aandacht aan de sociale veiligheid.

Inspreker 166 Reactie 335
Waardedaling van huizen en daling van het woongenot Zoals eerder genoemd wonen wij aan de oude spoorlijn en onze woning zal door de overlast van circa 250 passerende trams per dag en het veranderende uitzicht waarschijnlijk in waarde dalen. In de documenten op de website zien wij niet terug dat hier onderzoek naar is gedaan. Wij stellen voor dat de Gemeente Uithoorn alsnog een aantal betrouwbare taxateurs een opgave laat doen van de verwachte impact op de prijzen van huizen die direct aan de tramlijn wonen. Op die wijze kan dan vervolgens een gefundeerde discussie gevoerd worden over het eventueel vergoeden van direct aanwonenden.

Antwoord
Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 166 Reactie 336
In het trillingsonderzoek dat door de gemeente Uithoorn is aangeboden wordt aangegeven dat het onderzoek "slechts een benadering van de werkelijkheid is" en "er onzekerheid is in het gebruik van parameters van het model". Daarnaast maken de onderzoekers een heel aantal aannames ten aanzien van gebruik van materiaal, wissels, etc waar nog geen keuzes over zijn gemaakt. De onderzoekers geven in hun rapport aan dat als er op dat gebied andere keuzes worden gemaakt de uitkomsten afwijkend kunnen zijn van hetgeen zij presenteren. Wij beschouwen het trillingsonderzoek in de huidige vorm daarom als onvoldoende. Vergeet niet dat we al veel geluidsoverlast hebben van vliegtuigen in onze wijk, wat naar verwachting komende jaren alleen maar zal toenemen. Om daar geluidsoverlast van 250 passerende trams per dag aan toe te voegen is echt een brug te ver. Wij willen in ieder geval nu alvast te kennen geven dat mocht de gemeente ervoor kiezen om de tramlijn toch aan te leggen op de oude spoordijk wij een 3 meter hoge geluidsmuur die aan de buitenkant volledig groen begroeid is (zowel in de winter als zomer) als minimaal achten om de impact op ons uitzicht en de geluidshinder enigszins te beperken
Daarnaast herhalen wij nogmaals onze wens om betrokken te worden in de persoonlijke consultatieronde voor direct aanwonenden. Wij wonen direct aan de beoogde tramlijn en zullen veel hinder ondervinden van de beoogde tram. Ons inziens is de Gemeente en de stuurgroep dan ook verplicht om ons ook mee te nemen in de persoonlijke consultatieronde. Het kan niet zo zijn dat onze overburen wel om hun mening wordt gevraagd en wij dat recht niet hebben / die mogelijkheid niet krijgen.

Antwoord
Het trillingsonderzoek is opgesteld met de uitgangspunten van het inpassingsontwerp. In de volgende projectfase wordt het inpassingsontwerp verder in detail uitgewerkt. Op deze verdere uitwerking wordt zowel het geluids- als het trillingsonderzoek herijkt. In deze fase is een trillingsonderzoek uitgevoerd om te weten te komen of er ergens grenswaarden worden overschreden. Dat is op dit niveau al goed te onderzoeken. Bij aanpassingen in het ontwerp worden de onderzoeken opnieuw onder de loep genomen.
In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Inspreker 166 Reactie 337
Rentabiliteit van de tramlijn

Er is naar onze mening onvoldoende onderzoek gedaan naar de rentabiliteit van de tramlijn. Wij stellen voor dat de gemeente Uithoorn alsnog een enquete verstuurd naar alle inwoners van Uithoorn met specifieke vragen als:
*of ze wel/geen gebruik zullen maken van een tram als die beschikbaar komt,
*zo ja, hoe vaak per maand ze verwachten van de tram gebruik te maken en in welk tijdvak (door de week / weekend / in de spits / buiten de spits). In de verschillende documenten worden afwijkende cijfers gebruikt maar op basis van de verstrekte informatie kunnen wij stellen dat degemeente grofweg rekening houdt met ongeveer 250 trams per dag en 6500 passagiers, ofwel dat er in elke tram gemiddeld 26 passagiers zitten. Wij betwijfelen sterk of de Uithoorn lijn dit zal halen maar laten ons graag overtuigen indien grondig onderzoek het tegendeel bewijst. De enquete die de gemeente Uithoorn wel heeft gedaan was gericht op de inrichting van het OV niet op het gebruik ervan en had slechts een response van 347 personen (waarvan 337 woonachtig in Uithoorn). Op basis van deze enquete met een dusdanig magere response de conclusie trekken dat ongeveer 6500 mensen dagelijks gebruik zullen maken van de Uithoornlijn lijkt ons op zijn minst onzorgvuldig.

Antwoord
De verwachtingen van het gebruik van de tram zijn niet gebaseerd op enquête gegevens maar op berekeningen met een verkeersmodel. Dit verkeersmodel is in de praktijk getoetst en door alle deelnemende partijen (gemeentes en provincie) geaccordeerd. Voor veel andere studies in het verleden heeft het verkeersmodel bewezen een betrouwbare voorspeller te zijn. Uit de berekeningen blijkt een toekomstig aantal van rond de 6000-6500 passagiers per dag, waarbij inderdaad de conclusie is dat bij het eindpunt de trams minder vol zijn. Naarmate de tram dichter bij een eindpunt komt is dat logisch, nabij station Zuid is de bezettingsgraad zeer hoog.
Daarnaast zijn aanvullend op de door u genoemde enquête nog OV-chipgegevens en een enquete in het openbaar vervoer gehouden om te onderzoeken wat voor de reizigers uit Uithoorn de belangrijkste bestemmingen zijn, om zo te kunnen beoordelen of deze met de tram nog goed te bereiken zijn. De conclusie is dat de meeste belangrijke bestemmingen ondanks soms een extra overstap even snel of sneller te bereiken zijn.

Inspreker 166 Reactie 338
Bereikbaarheid
In het betoog voor de Uithoornlijn wordt enkel gekeken naar de bereikbaarheid tussen Uithoorn en Amsterdam Zuid. De bereikbaarheid van Amsterdam Bijlmer Arena, het Amstelland Ziekenhuis, Schiphol, het VUMC, het Stadshart van Amstelveen gaan er allemaal op achteruit.
De conclusie dat een tramlijn positief is voor de bereikbaarheid van Uithoorn lijkt ons dan ook niet terecht. De tramlijn is positief voor een zeer beperkt percentage inwoners van Uithoorn. De kans is groot dat mensen die momenteel gebruik maken van OV straks liever in de auto stappen om overstappen en of langere reistijden te vermijden.

Antwoord
Om een goed beeld te krijgen van de huidige reizigersstromen vanuit Uithoorn zijn diverse gegevens gebruikt: OV-chipkaartgegevens, een enquête onder reizigers, uitgevoerd in bussen in april 2016 en gegevens uit het verkeersmodel. Daaruit blijkt dat de belangrijkste bestemmingen de volgende locaties zijn:
• Amstelveen Centrum
• Amsterdam CS / Dam
• Amsterdam Leidseplein / centrum
• Amsterdam Bijlmer Arena
• Amsterdam Oost / UvA-HvA
De bereikbaarheid van deze bestemmingen is in het onderzoek meegenomen. Op de website vindt u een groot aantal voorbeelden van deze en andere reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam centraal, en Amsterdam Zuidoost.Met de tram is via een overstap op Sacharovlaan op de huidige bus 172 uit Aalsmeer het VU-ziekenhuis goed te bereiken. Een alternatief is op station Zuid overstappen op een bus of tram in de richting van VU-ziekenhuis. Voor het Amstelland Ziekenhuis ligt de halte Ouderkerkerlaan van de tram op loopafstand, eventueel daar worden overgestapt op een bus die dichterbij komt.

Inspreker 166 Reactie 339

Bewoners van Uithoorn hebben u op meerdere momenten en via verschillende kanalen duidelijk te kennen gegeven wat de bezwaren en impact van deze tramlijn zijn (via onder andere de inloopavonden en de aangeboden petitie). Wij houden de Gemeente Uithoorn voor zowel de immateriële als materiële schade van deze tramlijn (mocht hij doorgang vinden) nu en in de toekomst aansprakelijk.

Antwoord

Voor de beantwoording van de vragen die in de petitie aan de orde komen, kunt u kijken op p. 16.

Inspreker 167 Reactie 340

Ik ben het er NIET mee eens dat er een tramlijn komt in Uithoorn. Ik pak altijd de bus of stap soms over op de metro. Deze vervoersmiddelen zijn al voldoende voor Uithoorn. Als de tramlijn komt, worden de buslijnen opgeheven. DIT KAN ECHT NIET. Alle belangrijke tussenstops, denk aan Poortwachter, Amstelveen Busstation, Leidseplein, Amsterdam Bijlmer, VU zijn hiermee moeilijk bereikbaar. Om op die plekken te komen, moet je als reiziger meerdere keren overstappen en hiermee is het reisgemak erg onprettig. Waarom moet er dan in godsnaam een tramlijn komen. Allemaal dure kosten voor niks. Met de komst van de tramlijn zal een deel van de prachtige natuur verdwijnen, terwijl dat helemaal niet nodig is.
Het vervoer in Uithoorn is zoals het nu is (ZONDER TRAMLIJN) hartstikke goed en dat moet zo blijven!

Antwoord

Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de ‘Lijnennetvisie’ (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben ertoe geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
Voor de halte Poortwachter en de VU stapt u straks in Uithoorn al in de tram, daar rijdt u dan rechtstreeks heen. Voor het Leidseplein stapt u over op Amsterdam Zuid. De reistijd naar Bijlmer Arena is aanzienlijk korter door de reis met de en een overstap de bus. De reis naar Amstelveen centrum wordt inderdaad niet korter en kent een overstap. Voor die bestemming geldt dat de Uithoornlijn geen verbetering is.

Inspreker 168 Reactie 341

Tegen Uithoornlijn, omdat:
Overlast Uithoornlijn langs onze wijk (voorbij met de rust gezien frequentie voorbijkomende trams)
Mbt geluid, veiligheid, aanzicht van de wijk.
Geen meerwaarde voor onze wijk, zeg zelfs, waardevermindering van onze woningen!
Onveilige situaties, vooral bij de overgangen mbt tot schoolgaande, sportende kinderen.
Langere afstanden van de opstapplekken/haltes.

Niet sneller dan (elektrische) bus.
Problemen met parkerende auto's aan het begin van onze wijk / in onze wijk (ivm halte Aan de Zoom).
Overgang bij onze enige ingang / uitgang van onze wijk!
Verhoogde kans op criminaliteit door evt. komst Uithoornlijn.
Onvoorstelbaar dat dit project de enige manier lijkt te zijn om het openbaar vervoer in stand te houden.
Totaal onacceptabel dat deze tramlijn zou rigoureus langs en door onze wijk doorgedrukt wordt.
Er zijn genoeg alternatieven, die ook voldoen, maar waar niet naar wordt geluisterd.

Antwoord
Het huidige bussysteem functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk. Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap.
Een aantal woningen ligt inderdaad dicht aan het tracé. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.
Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.
Er zijn geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit stijgt bij een verbetering van het OV. Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en 'schoon&heel'.
Voor het Programma van Eisen (PvE) voor de Concessie Amstelland-Meerlanden is een risicoanalyse sociale veiligheid in het openbaar vervoer uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het niveau van sociale veiligheid in het huidige openbaar vervoer in Amstelveen gelijk is aan Uithoorn. Uit deze risicoanalyse blijkt ook het aantal meldingen van incidenten gelinkt aan het OV weliswaar hoger is in Amstelveen, maar dat dit hogere aantal meldingen in verhouding staat tot het grotere aantal reizigers in Amstelveen ten opzichte van Uithoorn. Deze risicoanalyse is opgenomen als bijlage bij het genoemde PvE.

Inspreker 169 Reactie 342
Hierbij wil ik reageren op het voorstel om de tramlijn vanuit Amstelveen door te trekken naar Uithoorn.
Al geloof ik dat een reactie niet zinvol is daar e.a. al besloten is om de lijn door te trekken naar Uithoorn.
Dit daar het lijkt dat twee partijgenoten t.w. de wethouders van Amsterdam en Uithoorn al vereenstemming hebben bereikt en de Gemeente raad in dit geval op een applaus machine lijkt.
De tramlijn naar Uithoorn betekent een verschraling van het fijnmazige busnet zoals dit in Uithoorn op dit moment plaatsvindt. Door de komst van de tramlijn zullen een groot aantal buslijnen komen te vervallen met als gevolg dat personen die minder goed ter been zijn verstoken worden van het openbaar vervoer.

Door de komst van de tramlijn zullen het winkelcentrum Amstelveen, de VU, Museumplein en Leidseplein niet of moeilijk bereikbaar zijn. Wat een grote verschraling betekent van het openbaar vervoer.
Dit zal tot gevolg hebben dat inwoners weer moeten besluiten om van de auto i.p.v. openbaar vervoer gebruik te maken. Grote delen van Amsterdam West zullen nauwelijks nog bereikbaar zijn vanuit Uithoorn en een directe verbinding met het CS en de binnenstad van Amsterdam is verdwenen.
Een tramlijn is een statisch vervoermiddel, wat bij storingen zowel van materieel als elektriciteit komt stil te staan en er geen uitwijk mogelijkheden zijn. Dit heeft de Amstelveen lijn in de afgelopen tijden wel bewezen. De buslijnen zijn namelijk verdwenen. Dit terwijl een bus zeer flexibel is.

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum. Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn.
De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder. Via de belangrijke overstapknopen (Station Amsterdam zuid, Ouderkerkelaan, Sacharovlaan, Uithoorn busstation.) kunnen belangrijke bestemmingen met hoogfrequente lijnen worden bereikt.

De regelmatige verstoringen op de huidige lijn 51 is één van de redenen waarom deze lijn wordt omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding. In de komende jaren wordt de Amstelveenlijn omgebouwd én er zullen straks andere trams over rijden. Daarmee wordt de kans op een verstoring fors verlaagd. Bij verstoringen op de Uithoornlijn is het mogelijk via overloopwissels een deel van de dienstregeling in stand te houden. Bij geplande werkzaamheden of langdurige verstoringen worden, net als nu, bussen ingezet.

Inspreker 169 Reactie 343
De komst van de tramlijn zal betekenen dat het woongenot van een groot aantal inwoners naar beneden zal worden bijgesteld daar de trambaan bij het volgen van de oude spoorlijn bij een aantal inwoners zal betekenen dat de tram op een zeer kleine afstand van de woning komt te liggen.
Tevens schijnt er onderzoek gedaan te zijn dat bij het doorvoeren van een tramlijn ook de criminaliteit zal toenemen dit vanwege de anonimiteit van passagiers

Antwoord
Een aantal woningen ligt inderdaad dicht aan het tracé. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.
Er zijn geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit stijgt bij een verbetering van het OV. Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en 'schoon&heel'.

Voor het Programma van Eisen (PvE) voor de Concessie Amstelland-Meerlanden is een risicoanalyse sociale veiligheid in het openbaar vervoer uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het niveau van sociale veiligheid in het huidige openbaar vervoer in Amstelveen gelijk is aan Uithoorn. Uit deze risicoanalyse blijkt ook het aantal meldingen van incidenten gelinkt aan het OV weliswaar hoger is in Amstelveen, maar dat dit hogere aantal meldingen in verhouding staat tot het grotere aantal reizigers in Amstelveen ten opzichte van Uithoorn. Deze risicoanalyse is opgenomen als bijlage bij het genoemde PvE.

Inspreker 170 Reactie 344

Jarenlang is Uithoorn in tweeën gesplitst geweest door de 201. Probleem is nu gedeeltelijk opgelost.
En ja hoor, dus is er nu de weg vrij voor een tram door Uithoorn. Niet alleen wordt Uithoorn daardoor weer in tweeën gedeeld , het is ook totaal zinloos. De veiligheid voor de kwetsbaarste groep onder ons wordt onnodig in gevaar gebracht. Zoveel schoolkinderen zouden elke dag de kruising met de tram enkele malen moeten oversteken. Want de kruising wordt niet ondergronds gemaakt. Ik dacht altijd dat de veiligheid voorop staat. Wat zijn enkel miljoenen meer , om voor de kinderen een veilige oversteek te bezorgen waard. Zie Amstelveen !!!!

Antwoord

De oude spoordijk lig al meer dan een eeuw door en in Uithoorn. Er zijn maar een paar verbindingen over deze oude route heengelegd. Al deze verbindingen kunnen veilig worden ingericht. De oude spoordijk ligt over een groot deel ingesloten tussen twee watergangen. De rest van de trambaan verloopt over de busbaan. Over een Uithoorn dat in tweeën wordt gedeeld is geen sprake. Alleen op drie a vier oversteken loopt u de kans dat u even moet wachten op een passerende tram.
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
U refereert aan Amstelveen. De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een ‘gewone’ lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. Overigens worden de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen. Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma’s om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 170 Reactie 345

En dan de bewoners, die vaak naar een ziekenhuis moeten voor controle of dergelijke. U heeft geen idee hoe bezwaarlijk het is om over te moeten stappen. Geen directe verbinding naar mijn ziekenhuis, ik moet er niet aandenken. Met de auto is het net zo moeilijk, denk alleen maar aan de parkeermogelijk heden. De dure plekken en ook daar veel moeten lopen. Geen directe verbinding naar het centrum ??? Waar is men mee bezig ??? Veiligheid voorop ??? Wild u zo vriendelijk zijn en alles nog een keer te overdenken. Hat lijkt zo onzinnig en geld verspillend.

Antwoord
De Uithoornlijn vervangt inderdaad een deel van de buslijnen, maar de tram biedt voor de meeste reizen een even snel of sneller alternatief. Waar bussen nu nog de grootste reizigersstroom voor hun rekening nemen, verschuift dat straks naar de tram. De tram is dan de ruggengraat van het OV in Uithoorn en zorgt voor een directe, snelle betrouwbare verbinding met Amsterdam Zuid, één van de grootste OV-knooppunten van de metropoolregio Amsterdam.
Op deze 'ruggengraat' in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar 'oude' bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam centraal, en Amsterdam Zuidoost.
Met de tram is via een overstap op Sacharovlaan op de huidige bus 172 uit Aalsmeer het VU-ziekenhuis goed te bereiken. Een ander alternatief is op station Zuid overstappen op een bus of tram in de richting van VU-ziekenhuis. Voor het Amstelland Ziekenhuis ligt de halte Oudererkerkerlaan van de tram op loopafstand en kan eventueel daar ook worden overgestapt op een bus die dichterbij komt.
Omdat de tram punctueel is en frequent rijdt, zal de reis in veel gevallen sneller zijn dan nu. Er hoeft geen rekening meer te worden gehouden met bussen die in de file komen en vertraging oplopen. De overstappunten worden compact en comfortabel ingericht. Zo krijgen de trams een lage vloer en komen perrons op dezelfde hoogte als de tram.
De verschillende niveaus op het overstappunt Ouderkerkerlaan worden door (nieuwe) liften met elkaar verbonden, het overstappen op lijn 199 (met een lage vloer) is daardoor gemakkelijker en toegankelijk voor mensen die slecht ter been zijn. Dat geldt ook voor de verbinding naar het centrum van Amstelveen (lijn 300) of Amsterdam (lijn 5). De tram is goed toegankelijk voor mensen met een mobiliteitshandicap. U mag met een rolstoel, rollator of scootmobiel in de tram indien deze aan de eisen van de vervoerder voldoet: maximaal 120 cm lang, 70 cm breed, 109 cm hoog.

Inspreker 171 Reactie 346
Hallo,
ik stel het op prijs om mijn mening te geven, waarbij mijn voorkeur uit gaat om de bussen zo te laten rijden, zoals in 2016. De variatie in de route brengt mij overal waar ik moet zijn.
Bijvoorbeeld voor bezoek in VUMC
Voor een uitstapje op verschillende plekken in Amsterdam
Het aanleggen van een tramlijn over 7km. Is ook een groot kostenplaatje, waar ik ook mijn bijdrage aan moet geven. Hier pas ik voor. Ik ben tegen de aanleg van de tram naar Uithoorn.

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld. De aanleg van de tram kost weliswaar eenmalig 55-60 miljoen euro, maar dit wordt gecompenseerd door een afname van de jaarlijkse exploitatiekosten. Op die manier wordt de investering op lange termijn 'terugverdiend' hetgeen gunstig is voor de belastingbetaler.

Inspreker 172 Reactie 347
Wij zijn tegen een Uithoornlijn die over de oude spoordijk via Aan de Zoom- busstation –oude dorp rijdt.
Dit omdat deze variant veel negatieve effecten heeft ten opzichte van de huidige situatie.

VEILIGHEID: De voorgestelde gelijkvloerse spoorwegovergangen zijn onacceptabel. Dagelijks begeven zich veel (jonge) fietsers en voetgangers over deze overgangen bij Aan de Zoom en Bieslook tussen enerzijds het Alkwin Kollege en anderzijds Brede school, middelbare scholen in Aalsmeer en de diverse sportvelden.
De geschiedenis zoals bekend van deze situaties in Amstelveen leert dat er veel ongelukken voortvloeien uit deze benadering. Niet voor niets is in Amstelveen besloten om deze situaties te veranderen naar ongelijkvloerse kruisingen.

Antwoord
Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een ‘gewone’ lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. Overigens worden de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma’s om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram. ale programma’s om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 172 Reactie 348
GELUIDSHINDER: De tram zal volgens verwachting 48Db gemiddeld aan geluidsdruk leveren, volgens de projectgroep hoeft wettelijk geen geluidscumulatie berekening toegepast te worden met het oog op de reeds heersende geluidsdruk door onder andere Schiphol. De zone waar wij ons in bevinden qua geluidsbelasting Schiphol is de 58Db zone waarbij een optelling van deze geluidsbronnen zal resulteren in een veel hogere resultante dan nu wordt geschetst. Hier bovenop dreigt ook nog een “conceptplan voor een nieuw luchthavenindelingsbesluit” waarbij er sprake is van een geluidstoename voor o.a. de Legmeer….(Zie uitleg gemeentesite Uithoorn).
Hier bovenop kunnen wij een extra geluidshinder verwachten doordat uitgerekend naast ons huis de tram een bocht neemt en algemeen bekend is dat dit tot piepende wielen leid. Ons woongenot en gezondheid wordt zwaar aangetast!

Antwoord
De geluidsberekening geeft weer hoeveel gemiddelde geluidsbelasting op de gevel komt als de Uithoornlijn er komt te rijden zonder dat er (bovenwettelijke) maatregelen worden genomen. Daarnaast is in kaart gebracht welke extra maatregelen, zoals (geluidwerende) zichtschermen, mogelijk zijn voor het tracé van de oude spoordijk (tussen Randweg en huidige busbaan). Hierbij spelen bijvoorbeeld ook veiligheid, inpassing, zicht en privacy. Op basis van de gesprekken met omwonenden en de consultatieronde wordt in de reactienota op p. 12 een voorstel gedaan voor de bovenwettelijke maatregelen op dit deel van het voorkeurstracé. De bocht is opgenomen in de geluidsberekening. Echter, deze boog is zo groot dat deze slechts beperkt meer geluid veroorzaakt dan een rechte trambaan.

Inspreker 172 Reactie 349
OVERLAST: Wij zijn bang dat ons woongenot nog veel verder wordt aangetast door de komst van een halte schuin tegenover onze voordeur. Toename van onder andere verkeer en parkeren, hangjeugd die veel herrie produceert, vooral in de avond, criminaliteit en meer inbraken. Tevens het plan om een pendelbus door de wijk te laten rijden om zo de opstap afstanden te verkleinen lijkt een mooie oplossing, maar zal in onze straat weer voor meer onveilige situaties zorgen door de smalle wegindeling in combinatie met vooral fiets verkeer,

Antwoord
Er komt in Uithoorn een ontsluitende lijn naar en van de tramhaltes. Dit is een bus met een reguliere dienstregeling en gewone haltes dus geen pendelbus. De excate route wordt door de vervoerder bepaald maar het is niet de verwachting dat de bus via Aan de Zoom naar de tram zal rijden, maar naar het busstation.

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen,
evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen
verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum, waarbij de
meest extra plekken in het Dorpscentrum zullen worden gerealiseerd.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met
dubbelgebruik van bestaande parkeerplekken. Voor de nieuw
aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project
precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Bij de planuitwerking zal rekening worden gehouden met de inrichting van de haltes om sociale veiligheid te bevorderen en bijvoorbeeld "hangen" te voorkomen.

Inspreker 172 Reactie 350
VERDWIJNEN VAN BESTAANDE BUSROUTES EN –HALTES: Algemeen leidt het hele plan tot verschraling van de openbaar vervoers verdeling waar mindervaliden/ hulpbehoevenden zwaar onder zullen leiden. Ook het vervallen van een directe verbinding naar Amsterdam centraal station en Schiphol? zal een hoop mensen opbreken,
Tevens lijkt het argument dat er met een tram minder vertraging te verwachten is ten opzichte van en busverbinding niet kloppend: Als een tram met storing stilstaat heeft dit effect op meerdere tramlijnen die op dit tracé rijden.

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.

In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrij liggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten

opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota).De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder. Op deze 'ruggengraat' in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost. Er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Bij verstoringen is het mogelijk via overloopwissels een deel van de dienstregeling in stand te houden. Bij geplande werkzaamheden of langdurige verstoringen worden, net als nu, bussen ingezet.

Inspreker 172 Reactie 351

FIJNSTOF: Vastgesteld is dat met de komst van de tram een toename zal plaatsvinden van schadelijke stoffen waar wij als bewoners last van zullen ondervinden. Dit is beslist onwenselijk!!!

Antwoord

Er zal in Uithoorn geen verhoging van de fijnstofniveaus optreden als gevolg van de aanleg en exploitatie van de Uithoornlijn. Eerder een daling omdat meer reizigers voor hun woon-werkverkeer de auto laten staan en de tram pakken en een deel van de huidige bussen wordt vervangen door de tram. De elektrische motoren van trams stoten geen fijnstof uit in tegenstelling tot brandstofmotoren van auto's en bussen.

Inspreker 172 Reactie 352

WAARDE VERMINDERING WOONHUIS: Alle hierboven genoemde punten zullen tot een waarde daling van onze woning leiden. Woon- leefklimaat wordt door deze situatie dusdanig aangetast dat hier sprake is van planschade. Wij eisen derhalve dat wij op een realistische wijze vergoeding ontvangen voor deze schade.

Antwoord

Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zalworden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 172 Reactie 353

ALTERNATIEF: Op de voorlichtings avond van 13 juni jongstleden viel ook op dat de variant waarbij de tram stopt bij de N201 (de MacDonalds variant) van tafel wordt geveegd. De argumenten die gebruikt worden zijn op zijn minst vreemd te noemen met de tevens in de voorgestelde variant naar het oude dorp genoemde pendelbussen…. "nieuwe busroutes noodzakelijk met hinder voor omwonenden"; de pendelbus wordt niet op deze manier omschreven en heeft exact dezelfde functie en impact als het gaat om "hinder voor omwonenden". "geen positieve kwalitatieve effecten voor Uithoorn als geheel", wordt hier mee bedoeld dat met een tramverbinding tot aan het oude dorp het winkelpubliek/ touristenstroom groter zou worden?? Dan wordt dat effect zeer overschat…
Wij stellen voor om deze variant nog eens serieus te overwegen in combinatie met de pendelbussen

Antwoord

Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé bij die variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer.

Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling “Meer OV voor minder geld” wordt hiermee niet gehaald.
Het eindpunt N201 heeft geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat de bereikbaarheid van Uithoorn verslechtert ten opzichte van nu: er moet immers overgetspat worden of langer worden gelopen of gefietst. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 173 Reactie 354
Ik ben tegen de aanleg van de tramlijn in Uithoorn. Alhoewel het ogenschijnlijk een bepaalt gemak suggereert, een vaste regelmatige lijn zonder last van files, zitten er naar mijn mening veel te veel nadelen aan. een tramlijn is star, statisch. Als dit het enige vervoer richting Amstelveen/Amsterdam wordt, is er bij een storing op de lijn meteen geen vervoer meer. Dan is Uithoorn die richting op geïsoleerd.

Antwoord
Bij verstoringen is het mogelijk via overloopwissels een deel van de dienstregelingin stand te houden. Bij geplande werkzaamheden of langdurige verstoringenworden, net als nu, bussen ingezet.

Inspreker 173 Reactie 355
Veiligheid: bij de oversteekplaatsen zit een groter risico, zeker omdat de tramlijn dwars door een woonwijk rijdt waarbij aan één kant de brede school zit en de sportvelden. Dus veel oversteken door kinderen en jongeren . We weten allemaal dat volwassenen niet altijd voorzichtig zijn, maar jeugd heeft een ander inschattingsvermogen en beleving. Ongeluk met de tram is funest.Verkeersopstoppingen/belemmering bij de oversteekplaatsen.

Antwoord
Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma’s om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram

Inspreker 173 Reactie 356
Weinig opstapplaatsen, de route van de tramlijn is veel beperkter, niet alleen in Uithoorn maar ook op de huidige route in Amstelveen en Amsterdam. Wellicht wordt dit opgevangen door andere bussen op dezelfde route vanuit bijvoorbeeld Aalsmeer, daar heb ik niets over gelezen wat voor gevolgen dat heeft. Voor zover ik weet zijn de bussen vanuit Uithoorn in de spits druk bezet.

Antwoord
De haltes zijn zo gekozen dat er zo veel mogelijk adressen binnen 800 meter van de haltes vallen. Er komt een buslijn die de verder weggelegen wijken verbindt met de tramhaltes. Via een overstap op bijvoorbeeld Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan, Oranjebaan of station Zuid kunnen zeer veel bestemmingen met directe

hoogfrequente lijnen worden bereikt. De reis zal daardoor vaak sneller zijn dan nu het geval is. De capaciteit en bezetting van een tram of bus is gecontroleerd, de inzet van het aantal bussen wordt afgestemd op de vraag.

Inspreker 173 Reactie 357

In Amstelveen is de overstap van de tramlijn naar het busstation Amstelveen niet reëel, het sluit helemaal niet op elkaar aan, bovendien wordt de halte achter het winkelcentrum opgeheven. Nu nog een halte van de metro 51 ter hoogte van eindhalte lijn 5. De huidige busverbindingen zijn naar mijn idee nu goed, met de nieuwe plannen van Amsterdam om iedereen over te laten stappen op Amsterdam-Zuid, maakt het op papier wel aardig maar in praktijk moet en vele reizigers meer overstappen. Dat is geen verbetering voor bereikbaarheid. Afgezien dat het vervelend is, is het voor mensen met enige beperking nog lastiger.

Antwoord

Er moet weliswaar worden overgestapt, maar omdat het lijnennet betrouwbaar, snel en hoogfrequent gaat rijden (minder wachttijd) is de reis in veel gevallen sneller dan nu. De tram is goed toegankelijk voor mensen met een mobiliteitshandicap. U mag met een rolstoel, rollator of scootmobiel in de tram indien deze aan de eisen van de vervoerder voldoet: maximaal 120 cm lang, 70 cm breed, 109 cm hoog. Op de overstappunten wordt rekening gehouden met reizigers met een beperking.

Inspreker 173 Reactie 358

Ik ben geen direct aanwonende van het traject. Maar ik kan mij zo voorstellen dat het zeker voor de aanwonenden een aanzienlijke verslechtering is van het woongenot en de waarde van de woning.Ik ben vast nog wel iets vergeten te noemen. Maar dit is hetgeen meteen bij mij op komt.

Antwoord

Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien aanwonenden van mening zijn dat hun huis in waarde vermindert, kunnen zij bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.
Een aantal woningen is inderdaad dicht aan het tracé gelegen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs het tracé.

Inspreker 174 Reactie 359

Wij zijn tegen een Uithoornlijn die over de oude spoordijk via Aan de Zoom - busstation - oude dorp rijdt omdat deze variant veel negatieve effecten heeft ten opzichte van de huidige situatie.VEILIGHEIDIn het tracé zijn gelijkvloerse kruisingen voorzien.Dagelijks maken veel (jonge en vaak zeer jonge) fietsers en voetgangers gebruik van deze overgangen bij Aan de Zoom en Bieslook met als bestemming de Brede School, Alkwin Kollege, middelbare scholen in Aalsmeer en de diverse sportvelden.
Waar langzaam verkeer in het algemeen nogal losjes omgaat met verkeersregels, mogen van jonge deelnemers geen wonderen verwacht worden. De lijnen 5 en 51 hebben in Amsterdam/Amstelveen een bedenkelijke reputatie opgebouwd m.b.t. (soms dodelijke) ongelukken. Er is dan ook besloten bij de vernieuwing van de Amstelveenlijn de veiligheid te verbeteren door ongelijkvloerse kruisingen toe te passen.De voorgestelde gelijkvloerse kruisingen zijn daarom op zijn minst hoogst ongelukkig te noemen.

Antwoord

Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of

het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een ‘gewone’ lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. Overigens worden de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma’s om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 174 Reactie 360
TOEGEVOEGDE WAARDE TRAMVERBINDING
Volgens StadsRegio Amsterdam zal de komst van de sneltram geen significante toename in passagiersaanbod vanuit Uithoorn genereren. Toename in aanbod moet dus van buiten Uithoorn komen. Een toenemende toeristenstroom lijkt ook ver weg aangezien de aantrekkingskracht van Uithoorn bij de oever van de Amstel ligt, welke uitstekend per boot bereikbaar is. Met de komst van de sneltram verdwijnen directe busverbindingen naar diverse belangrijke bestemmingen binnen Amsterdam en Amstelveen (Amsterdam CS, VU, Schouwburg Amstelveen enz.). Ook blijven slechts directe 3 opstappunten over waarvoor de aanlooptijd ruim boven de 10 minuten komt te liggen. Ook voor bovengenoemde belangrijke bestemmingen moet minstens 10 minuten worden gelopen.

Antwoord
Er worden meer tramreizigers verwacht, enerzijds doordat er meer inwoners en arbeidsplaatsen in de regio komen en anderzijds omdat reizigers nu met de tram sneller in Amstelveen en Amsterdam zijn. Daardoor zullen ze minder gebruik maken van andere routes, die nu sneller zijn. Ook zal er een klein deel overstappen van fiets en auto op de tram. De toeristen zullen waarschijnlijk geen substantieel aandeel vormen van de vervoerstoename.
De Uithoornlijn vervangt inderdaad een deel van de buslijnen, maar de tram biedt voor de meeste reizen een even snel of sneller alternatief. Waar bussen nu nog de grootste reizigersstroom voor hun rekening nemen, verschuift dat straks naar de tram. De tram is dan de ruggengraat van het OV in Uithoorn en zorgt voor een directe, snelle betrouwbare verbinding met Amsterdam Zuid, één van de grootste OV-knooppunten van de metropoolregio Amsterdam.
Op deze ‘ruggengraat’ in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar ‘oude’ bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.
Voor hoogwaardig openbaar vervoer is een maximale afstand van 800 meter algemeen aanvaard. Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar.
Daarnaast wordt ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 174 **Reactie 361**

GELUIDSHINDER

Volgens de projectgroep zal de tram de grenswaarde van 48 bB gemiddeld niet overschrijden en ook hoeft wettelijk geen geluidscumulatie berekening toegepast te worden met het oog op de reeds heersende geluidsdruk door onder andere Schiphol.
Onze woning bevindt zich binnen de 58 dB zone van Schiphol zodat de totale geluidshinder aanzienlijk hoger zal zijn dan door StadsregioAmsterdam voorgespiegeld.
Deze hinder zal nog groter uitvallen door toename van het “straatlawaai” als gevolg van de geplande tramhalte vlakbij ons huis (toename verkeer, hangplek, enz.) en piepende wielen als gevolg van de bocht achter ons huis.
Hier bovenop dreigt ook nog een “conceptplan voor een nieuw luchthavenindelingsbesluit” waarbij er sprake is van een geluidstoename voor o.a. de Legmeer….(Zie uitleg gemeentesite Uithoorn).

Antwoord

De projectorganisatie Uithoornlijn neemt het thema geluidshinder serieus. Om die reden is al in een vroege projectfase een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd om te onderzoeken waar maatregelen noodzakelijk zijn om onder de voorkeursgrenswaarde te blijven. Bij dat geluidsonderzoek zijn wij gehouden aan de voorschriften over cumulatie van geluid.
In uw situatie geeft de tram een geluidsbelasting die onder de voorkeursgrenswaarde blijft. Ook in de bocht bij Buitendijks blijft de geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde. Vanuit het wettelijk kader zijn op deze trajectdelen geen wettelijk vereiste maatregelen noodzakelijk. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Inspreker 174 **Reactie 362**

OVERLAST

Wij zijn bang dat ons woongenot nog veel verder wordt aangetast door de komst van een halte schuin tegenover onze voordeur. Toename van onder andere verkeer en parkeren, hangjeugd die veel herrie produceert, vooral in de avond, criminaliteit en meer inbraken. Tevens het plan om een pendelbus door de wijk te laten rijden om zo de opstap afstanden te verkleinen lijkt een mooie oplossing, maar zal in onze straat weer voor meer onveilige situaties zorgen door de smalle wegindeling in combinatie met vooral fiets verkeer.

Antwoord

Er zijn geen onderzoeken waaruit blijkt dat de stijging van criminaliteit in een bepaald gebied wordt veroorzaakt door de verbetering van het openbaar vervoer naar het betreffende gebied.

Er is geen sprake van een pendelbus, maar er komt een reguliere buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 174 **Reactie 363**

FIJNSTOF

Vastgesteld is dat met de komst van de tram een toename zal plaatsvinden van schadelijke stoffen waar wij als bewoners last van zullen ondervinden. Dit is beslist onwenselijk!

Antwoord

Er zal in Uithoorn geen verhoging van de fijnstofniveaus optreden als gevolg van de aanleg en exploitatie van de Uithoornlijn. Eerder een daling omdat meer reizigers voor hun woon-werkverkeer de auto laten staan en

de tram pakken en een deel van de huidige bussen wordt vervangen door de tram. De elektrische motoren van trams stoten geen fijnstof uit in tegenstelling tot brandstofmotoren van auto's en bussen.

Inspreker 174 **Reactie 364**

WAARDEVERMINDERING WOONHUIS

Alle hierboven genoemde punten zullen tot een waardedaling van onze woning leiden. Het woonleefklimaat wordt door deze situatie dusdanig aangetast dat hier sprake is van planschade. Wij eisen derhalve dat wij op een realistische wijze vergoeding ontvangen voor deze schade.

Antwoord

Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 174 **Reactie 365**

ALTERNATIEF

Op de voorlichtingsavond van 13 juni jongstleden viel op dat de variant waarbij de tram stopt bij de N201 (de MacDonalds variant) van tafel wordt geveegd met als argument dat er "nieuwe busroutes noodzakelijk zijn met hinder voor omwonenden" om passagiers naar de tramhalte te brengen.
Een dubieus argument omdat dezelfde busroutes worden gebruikt (nu pendelbus genoemd) om de passagiers bij de tram te brengen. Verder biedt deze locatie automobilisten uit omliggende plaatsen via de N201 een uitstekende toegang tot de tram zonder dat de verkeersdrukte in Uithoorn toeneemt.

Antwoord

Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé bij die variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling "Meer OV voor minder geld" wordt hiermee niet gehaald.
Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 174 **Reactie 366**

Andere alternatieven, aangedragen tijdens de gespreksronden, zijn nergens terug te vinden. Hierbij valt te denken aan het verdiept aanleggen van de trambaan zodat de kruisingen (semi-)gelijkvloers kunnen worden waardoor de veiligheid wordt verhoogd (zie ook Amstelveen), geluidsoverlast verminderd en horizonvervuiling wordt voorkomen. Een ander idee was de trambaan meer centraal in de beschikbare ruimte te plaatsen waardoor de afstand tot de gevels minder klein wordt.

Antwoord

Tijdens de participatieavonden is uitvoerig ingegaan op de mogelijkheden voor het inpassen van de trambaan via dit voorkeurstracé. Een wens vanuit de omgeving om de trambaan zo verdiept als mogelijk (of geheel verdiept) aan te leggen is toen besproken met de uitleg dat dit moeilijk realiseerbaar, duur en vanuit oogpunt van veiligheid niet nodig is. De geluidsnormen worden niet overschreden. De kruispunten zijn gelijkvloers

veilig in te richten. De ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen worden aangelegd om de verkeersdoorstroming te kunnen waarborgen.

Inspreker 175 Reactie 367
Ik vind de aanleg van de Uithoornlijn extreem duur, vooral omdat deze plannen pas komen, nu de nieuwe N201 in de weg ligt. Dit verhoogt de kosten van aanleg.

Antwoord
In het inpassingsontwerp van de Uithoornlijn is rekening gehouden met het ongelijkvloers passeren van de nieuwe ligging van de N201. De bouwkosten zijn opgenomen in de raming. De N201 eerder of later aanleggen zou in aanlegkosten van de Uithoornlijn niet uitmaken. In beide situaties komt er een ongelijkvloerse kruising die dezelfde bouwkosten geeft.

Inspreker 175 Reactie 368
De aanleg is al een feit begrijp ik. Dan heeft wel de doortrekking naar de stationstraat mijn voorkeur.

Antwoord
De aanleg is nog geen feit. De start van de besluitvorming hierover is voorzien in het najaar 2016 in de gemeenten Uithoorn en Amstelveen, Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en de regioraad van de Stadsregio Amsterdam. In de huidige voorkeursvariant rijdt de tram door tot aan de Stationsstraat.

Inspreker 175 Reactie 369
Lijn 170 MOET blijven bestaan!!!! Eventueel tot Haarlemmermeerstation als Amsterdam de bussen uit de binnenstad wil weren.Dat begrijp ik. Een directe verbinding met het busstation Amstelveen en ziekenhuis de VU is een must. Men moet daar rekening mee houden!
Ik hoop dat mijn reactie meegenomen wordt in de planning.

Antwoord
Door een overstap op Sachahrovlaan ontstaat een snelle en betrouwbare verbinding naar het VU-ziekenhuis. Een alternatief is overstappen op station Zuid, waar straks ook de tramlijnen langs de De Boelelaan gaan halteren. Deze overstap is gelijkvloers en zeer comfortabel. De reis is sneller en betrouwbaarder dan met lijn 170 nu. Overigens kwam het VU ziekenhuis niet als een van de vijf belangrijkste bestemmingen uit de enquete onder de huidige busreizigers uit Uithoorn .

Inspreker 176 Reactie 370
Oversteekplaats vanuit Aan de Zoom naar de Brede school in Legmeer-West
Allereerst uit ik hierbij mijn zorgen over de oversteekplaats t.p.v. Aan de Zoom/Buitendijks. Ik zie een hele gevaarlijke situatie ontstaan. Wij wonen in de wijk Buitendijks en dagelijks fietsen er enorm veel (kleine) kinderen vanaf de straat Aan de Zoom naar de Brede School (ca. 1500 kinderen dagelijks) en de sportvelden in Legmeer-West. Die moeten straks dus allemaal die spoorweg oversteken daar. Kinderen zien vaak geen gevaren en zijn vooral met zichzelf bezig.
Hieronder vindt u een overzicht van de belangrijkste beperkingen en ontwikkelingsfasen van kinderen.
Kinderen zijn geen kleine volwassenen. Ze zijn in ontwikkeling, zowel lichamelijk (ze groeien) als geestelijk (ze leren). Kinderen spelen altijd en overal.
Ze spelen niet alleen op speelplaatsen, maar ook onderweg naar school of vriendjes. Spelen is geen tijdverdrijf voor kinderen, maar een natuurlijke bezigheid die bij de ontwikkeling van een kind hoort.
Niet alles wat een kind leert kan het meteen foutloos toepassen.Kinderen hebben een langere reactietijd. Bovendien kunnen kinderen een eenmaal begonnen beweging moeilijk aanpassen. Als tijdens het oversteken plotseling de omstandigheden veranderen (verkeerslicht springt op rood, of er komt een auto de hoek om) hebben ze de neiging om stil te blijven staan. De hersenen kunnen onvoldoende
overweg met tegenstrijdige informatie.Kinderen zien niet alles.Het blikveld van kinderen beperkt: ze kunnen nog niet goed ‘vanuit hun ooghoeken’ kijken. Tot ± 10 jaar ontwikkelt zich het gezichtsveld en het vermogen om vanuit de ooghoeken te zien.Kinderen zijn impulsief en kunnen hun aandacht nog niet goed richten.Hoe

jonger hoe impulsiever. Kinderen doen dus dingen die volwassenen niet verwachten.Vanaf een jaar of 3 kunnen kinderen tegelijkertijd lopen en hun aandacht richten op andere dingen.Tot ± 11 jaar hebben kinderen problemen om hun aandacht te richten op (prioriteit te geven aan) belangrijke zaken. Tot ca. 12 jaar kunnen kinderen complexe verkeerssituaties met meerdere verkeersdeelnemers uit verschillende richtingen niet overzien (kruispunten, rotondes, links afslaan).
Kinderen hebben een beperkt besef van gevaar in het verkeer.
Kinderen tot ± 5 jaar hebben een zeer beperkt besef van gevaar. Tussen 5 en 10 jaar ontstaat het besef van gevaar. Tot 8 á 9 jaar kunnen kinderen gevaren niet zien aankomen.
Alle kinderen hebben grote problemen met de voorrangsregels. Zelfs tot ± 16 jaar leveren complexe verkeerssituaties nog regelmatig problemen op.
Tussen 10 en 14 jaar onderschatten vooral jongens de snelheid. Daardoor kunnen ze plotseling, vlak voor naderende voertuigen, oversteken.

Antwoord
Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 176 Reactie 371
Vanuit de wijk Buitendijks naar Aan de Zoom
Ten tweede maak ik mij zorgen over de ontsluiting vanuit onze wijk, Buitendijks, naar de openbare weg. De enige kant die wij op kunnen is richting de straat Aan de Zoom. Als straks de tram rijdt moeten wij dus eerst de trambaan oversteken. Aangezien er iedere 3 minuten een tram heen of terug gaat kunnen wij daar straks op gaan wachten. Het zal dan echt een onoverzichtelijke rommelig verkeerspunt worden voor alle verkeersdeelnemers. Als de ontsluiting via de Faunalaan zou gaan voor onze wijk hebben wij in ieder geval geen probleem met de ontsluiting vanuit onze wijk.

Antwoord
In het inpassingsontwerp van de Uithoornlijn is rekening gehouden met een wijkontsluiting via de Faunalaan. Uit de verkeerstellingen blijkt dat het goed mogelijk is om de wijkontsluiting op deze manier in te richten. Er is ook een optie opgenomen om de ontsluiting via de Faunalaan te laten lopen. In de planuitwerkingsfase wordt onderzocht of dit voor de bewoners een wenselijke optie is.

Inspreker 176 Reactie 372
Tram komt vlak achter ons huis
Zoals het tracé nu is ontworpen komt hij pal achter ons huis. Ik maak mij ernstige zorgen over ons uitzicht, geluid en vooral wat dit doet met de waarde van ons huis. Niemand wil ons huis nog kopen in deze situatie.

Antwoord
Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indienu van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bijburgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 176 **Reactie 373**

Parkeren tramhalte Aan de Zoom
Nog een hekel punt is de tramhalte t.p.v. Aan de Zoom. Naast de drukte
van kinderen die vanuit Aan de Zoom naar school fietsen op dat punt komt er dus een halte naast dat punt. U begrijpt natuurlijk wel dat mensen die vanuit o.a. de Meerwijk, Zijdelwaard, Europarei en De Kwakel met de auto naar dit punt komen en vanuit daar de tram pakken? Waar gaan zij parkeren? In onze wijk, Buitendijks. Deze wijk is voor ons als bewoners al een crime om een parkeerplek te vinden. Sommige echtparen staan al dubbel geparkeerd omdat er niet genoeg plekken zijn. Maar straks met die halte worden overal en nergens auto's geparkeerd. Lekker dicht bij de halte. Hierdoor zal het nog onoverzichtelijker worden en dus nog gevaarlijker.

Antwoord

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Inspreker 177 **Reactie 374**

Hierbij deel ik u mede dat ik – als bewoner van Langs de Baan in Uithoorn - ernstig bezwaar heb tegen de aanleg van de Uithoornlijn en wel om de volgende redenen:
Verloren gaan van mijn vrije uitzicht op het groen;
het landelijk karakter gaat verloren ook door allerlei masten en leidingen over het gehele tracé
Enorme impact op mijn privacy
Geluidshinder van 's morgens vroeg tot 's avonds laat, bovenop het bestaande vliegtuiglawaai
Verschrikkelijk om tegen een eventuele geluidswand aan te moeten kijken als die er komt

Antwoord

Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. Privacy speelt hierbij ook een belangrijke rol. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.
Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Deze daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs

de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de tram zodanig in te passen dat er sprake blijft van een groene uitstraling.

Inspreker 177 Reactie 375
Aanzienlijke waardedaling van mijn woning

Antwoord
Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indie u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 177 Reactie 376
Gevaarlijke situatie voor de kinderen die via de bruggetjes naar en van de Brede School gaan; het is wachten op vreselijke ongelukken bij de overweg (hoeveel doden zijn er al in Amstelveen gevallen bij de sneltram?!)Veel verkeershinder bij de overweg Randweg en in de wijk; filevorming in de wijk in de spits; gevaarlijke situaties bij kruisingen

Antwoord
Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een ‘gewone’ lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma’s om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.
Projectorganisatie Uithoornlijn heeft in drie participatieavonden met u en uw buurtbewoners gesproken over thema's als geluidshinder, privacy, veiligheid rondom kruispunten en het kunnen uitrijden van uw buurt. Er zijn bij de kruispunten Randweg, Bieslook en Aan de Zoom op 12 dagdelen tellingen uitgevoerd, verspreid over meerdere seizoenen en verschillende dagen in de week. Op die manier is er een representatief beeld van het verkeer op deze kruispunten. De Randweg kenmerkt zich als een zeer rustige 50 km-ontsluitingsweg. Tijdens de momenten dat school of sport begint of uitgaat is het iets drukker. Conform het huidig verkeersbeeld kunt u goed uw wijk uitkomen als er een tramkruising op de Randweg komt. Dit is ter controle gesimuleerd in een verkeersmodel met de waargenomen verkeersbewegingen per 15 minuten en de beoogde tramfrequentie.

Inspreker 177 Reactie 377
Overlast van geparkeerde auto’s in de wijk als de bestuurders met de tram gaan

Antwoord
Trambestuurders worden alleen afgelost op locaties waar een voorziening van de vervoerder is: een eindpunthuisje of een opstelterrein. Voor de Uithoornlijn betekent dat bij het eindpunt in het Dorpscentrum of bij het opstelterrein van de Amstelveenlijn in Amstelveen.

Inspreker 177 Reactie 378

Gering aantal tramhaltes, dus grote loopafstand, terwijl er zoveel ouderen in Uithoorn wonen
Het verdwijnen van de huidige, rechtstreekse busverbindingen, o.a. naar:
het Amstelland ziekenhuis
het VU Ziekenhuis Amsterdam
het Amstelveense Stadshart
het Concertgebouw en vele andere musea in die omgeving
het Centraal Station Amsterdam
Amsterdam Bijmer Arena
Schiphol Airport
De tram zal niet verder gaan dan Station Zuid in Amsterdam, dus altijd gedwongen overstappen om bepaalde belangrijke doelen in Amsterdam te bereiken.
Storingsgevoeligheid; bij problemen ligt OV stil en geen uitwijkmogelijkheid
Kortom, volgens mij heeft de tram alleen maar nadelen en geen voordelen of tijdswinst.

Antwoord

Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht.
Bij verstoringen van de tram is het mogelijk via overloopwissels een deel van de dienstregeling in stand te houden. Bij geplande werkzaamheden of langdurige verstoringen worden, net als nu, bussen ingezet.
Met de tram is via een overstap op Sacharovlaan op de huidige bus 172 uit Aalsmeer het VU-ziekenhuis goed te bereiken. Een alternatief is op station Zuid overstappen op een bus of tram in de richting van VU-ziekenhuis. Voor het Amstelland Ziekenhuis ligt de halte Oudererkerkerlaan van de tram op loopafstand, er kan eventueel ook worden overgestapt op een bus die dichterbij komt.

Inspreker 177 Reactie 379

Aantrekken van criminaliteit vanuit Amsterdam. Om die reden heb ik op 7 oktober 2015 op voorstel van de Bewonersgroep Langs de Baan ook de on line petitie ‘Geen Uithoornlijn’ getekend.

Antwoord

Er zijn geen onderzoeken waaruit blijkt dat de stijging van criminaliteit in een bepaald gebied wordt veroorzaakt door de verbetering van het openbaar vervoer naar het betreffende gebied.
U kunt de reactie op de petitie Geen Uithoornlijn vinden op p. 16 van deze reactienota.

Inspreker 178 Reactie 380

Als gepensioneerde minima wonend in Uithoorn Zijdelwaard, ben ik nu afhankelijk van en zeer tevreden met de bus diensten waarmee ik het Amstelland Ziekenhuis, het VU Ziekenhuis, Amstelveen centrum, Amsterdam Bijlmer Arena en Schiphol (voor treinen naar familie in Overijssel en vliegtuig naar familie in Engeland) gebruik maak. Daarom hoop ik van harte dat de bus concessie in 2018 weer naar Conne12ion gaat en dat zo veel mogelijk van de bestaande diensten mogen blijven rijden. Ik weet dat veel andere bus gebruikers ook zo voelen. Zodoende zie ik me niet zo gauw in de tram stappen.

Antwoord

Het huidige bussysteem functioneert nu inderdaad goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden.

Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk.
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Dit past binnen de nieuwe visie van hoogwaardige lijnen met knooppunten. Een dergelijke verbinding past bovendien niet binnen het Stadsregiobeleid om parallelliteit te voorkomen, en levert extra exploitatiekosten op.
Op deze 'ruggengraat' in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar 'oude' bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam centraal en Amsterdam Zuidoost.
De busconcessie 2018 wordt momenteel aanbesteed. De diverse aanbiedingen zullen worden beoordeels op waarde voor de reiziger, waarbij verbindingen met belangrijke knooppunten en bestemmingen alsmede loopafstand tot de halte een hard toestingscriteriuem zijn. Wanneer de UIthoornlijn wordt aangelegd, worden de routes en verbindingen hierop aangepast, op de manier die hierboven is beschreven.

Inspreker 178 Reactie 381
Verder ken ik veel mensen in de Legmeer die terecht vrezen voor de effecten van de Uithoornlijn, vooral vanwege veiligheid en geluidsoverlast. Toch lijkt het dat die lijn definitief zal komen, omdat de consultatie ronde maar een gebaar is richting de democratie. Dus als die moet/zal komen, pleit ik voor vooral zeer secure beveiliging met slagbomen EN verkeerslichten bij de kruising met de Randweg en kruisigingen elders langs de route.
Een laatste opmerking: ik blijf het wonderlijk vinden dat de voorstanders van de tramlijn het steeds over het Dorpscentrum hebben. De gebouwen en voorzieningen langs en dichtbij de Amstel zijn weliswaar waar Uithoorn oorspronkelijk ontstaan is, maar liggen nu – gezien de gestage uitbreiding van de stad – aan de oostelijke rand van Uithoorn en niet in het centrum: een duidelijk teken van geografisch bedrog en gebrek aan historisch besef. Ik ben benieuwd naar de verdere ontwikkelingen.

Antwoord
Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Er zijn bij de kruispunten Randweg, Bieslook en Aan de Zoom op 12 dagdelen tellingen uitgevoerd, verspreid over meerdere seizoenen en verschillende dagen in de week. Op die manier is er een representatief beeld van het verkeer op deze kruispunten. De tellingen komen beschikbaar op de website van de Uithoornlijn. In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen

gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 179 **Reactie 382**
Die tramlijn moet er gewoon komen. Aanwinst voor Uithoorn!

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 180 **Reactie 383**
Langs deze weg wil ik u laten weten TEGEN de aanleg van de Uithoornlijn te zijn.
De huidige busverbindingen met vele haltes voorzien prima in het vervoer tussen Uithoorn en Amsterdam.
De aanleg van de nieuwe lijn zal niets nieuws brengen, het kost alleen maar veel geld voor dezelfde voorzieningen die er momenteel al zijn.

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 180 **Reactie 384**
Daar komt bij dat het vervoer met de bus in mijn ogen veiliger is (met name in de avonduren) doordat de chauffeur in de bus toezicht houdt. n een metro zit de bestuurder niet bij de passagiers en krijgt niet mee wat er in de wagons gebeurt.

Antwoord
Er is camerabewaking in de voertuigen en de vervoerderbesteedt veel aandacht aan de sociale veiligheid.

Inspreker 181 **Reactie 385**
Uithoornlijn, Bezint eer ge begint!
Voorkeurstracé, Voorkeur van wie?
Er is aangegeven dat de voorkeur van de Stuurgroep-Uithoornlijn een tramverbinding is. Dit is interessant aangezien de stuurgroep bestaat uit drie wethouders waarvan er al twee een tram verbinding in hun gemeente hebben is die voorkeur met twee van de drie (met of zonder de voorkeur van wethouder 3) al snel bepaald. Maar wat is werkelijk de voorkeur van de burger? Welk tracé heeft de voorkeur van de burger

en dan met welke lokale verbindingen? Dit is nooit werkelijk in een degelijk onderzoek verkend. De groep inwoners van Uithoorn die bezwaar heeft tegen de komst van een tramlijn in de huidige door de stuurgroep aangegeven voorkeursvorm wordt als klein aangemerkt maar een bewoner die niet direct geraakt wordt door de komst van de tram zoals deze wordt voorgesteld zal er niet snel bezwaar tegen maken. De bewoners die aan het mogelijke toekomstige tracé wonen zullen vrijwel allen grote bezwaren hebben tegen de komst van de tram in de voorgestelde vorm vooral omdat er in dat geval een significante afname van het woongenot voor hen zal optreden. Nog niet te spreken over een significante waarde vermindering van de eigen woning.Werkelijk onderzoek alternatievenIn een drukke maatschappij waarin bewoners van Uithoorn een rustige woonplek zoeken met kleinschaligheid, ruimte om kinderen veilig te laten opgroeien is een tramlijn dwars door de gemeente heen toch helemaal geen logische ontwikkeling.
Een tracé aan de rand van de gemeente langs provinciale wegen en industrieterreinen is dan een veel meer voor de hand liggende keuze. Het voordeel voor de Tramverbinding is dat deze nergens woongebieden verstoort, geen gevaarlijke kruizingen voor kinderen en fietsers veroorzaakt maar wel snel Uithoorn verbindt met omliggende gemeenten. Natuurlijk zullen mensen dan naar de tram toe moeten reizen. Dit is nu ook het geval. Slecht een gedeelte van de inwoners van Uithoorn hebben een station op relatief korte afstand van hun woning. Het grootste gedeelte van Uithoorn waaronder Meerwijk en de Kwakel zal
nog steeds ander vervoer nodig hebben om de tramlijn te bereiken. Problemen van bereikbaarheid, parkeren en afzetten en ophalen van reizigers zullen enorm zijn in de hudige gekozen variant. Hiervoor kunnen creatieve en misschien lokale initiatieven prima oplossingen bieden maar zij zouden ook nog voor lokale werkgelegendheid kunnen zorgen. Frequentere pendel en taxi diensten kunnen bijvoorbeeld bestaande busverbindingen vervangen. De bereikbaarheid van de tramlijn voor minder mobiele bewoners wordt daarmee vergroot in tegenstelling tot het huidige model.

Antwoord
De onderzoeken in deze planstudie zijn uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van een stuurgroep die bestaat uit vier portefeuillehouders van de deelnemende partners, de stadsregio Amsterdam, de provincie Noord-Holland, de gemeente Amstelveen en de gemeente Uithoorn. Zij hebben aan de hand van de uitkomsten van deze onderzoeken een voorkeursvariant gekozen waarover nu de consultatie is gehouden. Aan de hand van de reacties beoordeelt de stuurgroep of de voorkeursvariant moet worden aangepast en stellen zij een uiteindelijke variant voor. In het najaar van 2016 nemen de gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen, de regioraad van de Stadsregio Amsterdam en Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland een besluit. Zij beslissen of de Uithoornlijn er moet komen. Tijdens de besluitvormingsperiode kunt u zich eventueel ook wenden tot de gemeenteraden en de regioraad en inspreken bij vergaderingen. In een nieuwsbrief worden de data van de vergaderingen bekend gemaakt.Het tracé van de tram en de haltes zijn zodanig gekozen dat zoveel mogelijk adressen binnen een afstand van 800 meter van de halte liggen. Dit tracé ligt op een nagenoeg vrijliggende baan en het aantal kruisingen is beperkt. Bij dit tracé is er bovendien alles aan gedaan om eventuele geluidsoverlast te minimaliseren of weg te nemen. Andere tracé's, zoals langs de N201, zijn mede op verzoek van omwonenden uitgebreid onderzocht en uitgewerkt. Gebleken is dat deze minder adressen op korte loopafstand van de haltes hebben, en daardoor minder reizigers zullen trekken.

Inspreker 181 Reactie 386
Werkelijk de bewoners van Uithoorn betrekken.In de Woonvisie Uithoorn 2013-2023 worden de volgende punten aangehaald:
De veranderende woningmarkt vraagt om een structureel andere manier van werken waarbij kleinschaligheid en de wensen van de inwoners voorop staan. Denken in mogelijkheden in plaats van beperkingen! De consument zal nadrukkelijker centraal moeten komen staan. Deze consument
wordt kritischer, mede ingegeven door beperkte financieringsmogelijkheden, en wacht af. Reden om opnieuw de woningmarkt in Uithoorn en omgeving onder de loep te nemen en de woonvisie te actualiseren.
De bevolking van Uithoorn is eerder getypeerd als voornamelijk consumenten die belang hechten aan status en wat betreft wonen de voorkeur geven aan een rustige ruim opgezette woonomgeving. Dat past bij veel gevorderde huishoudens (middelbare leeftijd of rond de 65 met vaak een hoger inkomen). Deze groep zal in Uithoorn verder groeien. Ook kent Uithoorn veel huishoudens die staan voor meer groepsgerichtheid, met de voorkeur voor wonen in een gewone woonwijk of dorp met een goed sociaal netwerk. Hierin zullen veel gezinnen in Uithoorn zich herkennen.
Woonvisie Uithoorn: missie en statements Missie

Uithoorn is een aantrekkelijke woongemeente: ruim en groen wonen en met stedelijke voorzieningen binnen handbereik. We leveren daarmee een duidelijke bijdrage aan het regionale woon-palet en willen ook in de toekomst bijdragen aan regionale opgaven. Uithoorn is bij uitstek aantrekkelijk voor gezinnen, zo blijkt uit de waardering van onze inwoners en de instroom van nieuwe huishoudens. Dat is en blijft belangrijk. Daarnaast willen we anticiperen op wensen van de ouder wordende Uithoornse huishoudens, zodat ze ook bij eventuele beperkingen in Uithoorn kunnen blijven.
Statements
In Uithoorn krijgt de woonconsument steeds meer invloed op de woonsituatie. De ervaringen met een vergrote invloed van de consument, die we de afgelopen periode hebben opgedaan bij nieuwbouw, vertalen we naar andere delen van het woonbeleid.Is dit marketing-praat om nieuwe bewoners naar Uithoorn te lokken of zal er werkelijk rekening gehouden worden met de wensen van de bewoners in Uithoorn en dan vooral die, die erg veel hinder van een aankomende tramlijn zullen gaan ondervinden? Zal er een serieuze afweging voor alternatieve trajecten worden bekeken of worden deze afgedaan met een schets waarop een scherpe bocht staat met een bijpassende opmerking; ‘ die bocht is te scherp’.
Informatie avonden; mee-discussieren is nog geen akkoord.
De huidige vorm van bewoners raadpleging is een vorm waarbij plannen en ontwikkelingen die worden uitgevoerd met de bewoners worden gedeeld waarop bewoners hun reactie kunnen geven. Deze reacties worden netjes genoteerd, er worden schetsen gemaakt, rapporten opgesteld waarbij wordt getoond dat de reacties zijn gehoord. Wat is de gesuggereerde belofte, en wat wordt er werkelijk mee gedaan? Hierover kan geen enkele garantie afgegeven worden. Tegelijkertijd zou de indruk kunnen bestaan dat meedenken over inpassing van het voorgestelde voorkeurstracé een akkoord hiervoor impliceert. Wij zijn immers betrokken in de ontwikkelingen.
Als de consument centraal staat waarom zijn de bewoners en direct belanghebbenden binnen de gemeente Uithoorn dan geen onderdeel van de projectgroep? De invloed van de bewoners op het werkelijk verkennen van traject modellen is nu beperkt tot informatie en discussie avonden waarbij een adviesgroep gevraagd is de impact van het bewuste tracé met bewoners te verkennen. Andere tracés zijn niet concreet besproken. De adviesgroep adviseert de stuurgroep maar heeft geen enkele bepalende stem in de eindkeuze van de werkelijke uitvoer. Elke gemaakte afspraak of aangebracht bezwaar kan van de hand worden gedaan zolang wettelijke verplichtingen niet worden geschaad. De stuurgroep kan zelfs nog een nieuw advies aanvragen om eventuele eerdere adviezen te weerleggen.
Een werkelijke transparante creatieve verkenning van HOV in Uithoorn en eventuele kostenberekeningen daarvan vinden buiten het zicht van de bewoners plaats, als deze al werkelijk in die omvang hebben plaatsgevonden.
Al vanaf het begin van de bijeenkomsten werden onderzoeken en schetsen getoond van het huidige voorgestelde tracé. Concrete uitwerkingen van alternatieven zijn niet getoond en worden door middel van vrij ondoorzichtige onderzoeken afgedaan als niet haalbaar. Geen enkele garantie wordt gegeven ten aanzien van geluid, trilling, visuele vervuiling, parkeerproblemen, verkeersopstoppingen, kiss and ride problemen en vooral gevaarlijke overgangen waar veel fietsende kinderen passeren. Waarbij de geluidsbelasting wordt berekend als gemiddelde geluidbelasting per dag en niet de piek geluidsbelasting bij het passeren van de Tram.

Antwoord
Een aantal woningen is inderdaad dicht aan het tracé gelegen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs het tracé. Daarnaast wordt nabij wissels extra goed gekeken hoe geluid kan worden gereduceerd door technische maatregelen in het ontwerp op te nemen.

Bij de start van de planstudie is uitgegaan van het tracé over de spoordijk. Dat kwam als meest kansrijk uit eerdere verkenningen. Op verzoek van omwonenden is tijdens deze planstudie nogmaals naar alternatieve tracés gekeken. Tijdens de tracéstudie is goed gekeken naar de inpassing van een trambaan bij drie verschillende tracés in Uithoorn. De Zijdelweg viel af vanwege de extra complexiteit die ontstond bij het inpassen van een trambaan. Bij de oude spoordijk is een trambaan goed in te passen en bij de kruispunten is

het aanbod van verkeer relatief laag. Bij de Zijdelweg moet meer geld uitgetrokken worden om een inpassing mogelijk te maken en ontstaat bij kruispunten zoals bij In het Rond een veel complexere verkeerssituatie dan bij Randweg of Aan de Zoom. Daardoor kost de inpassing van een tram op de Zijdelweg meer en levert het minder op aan kwaliteit voor OV en overig verkeer. Uit de tracéstudie bleek dat de verschillen tussen de tracés dermate waren dat overduidelijk voor tracé Spoordijk gekozen kon worden. Een verdieping van de tracéstudie zou weliswaar meer informatie opleveren over de verschillen van de tracés maar tegelijkertijd de keuze voor de oude spoordijk nog duidelijker onderstrepen. Om die reden acht projectorganisatie Uithoornlijn het niet nodig om nog een keer een bureau te vragen de tracéstudie te herzien.

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn
dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen,
evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.

Inspreker 181 Reactie 387
Persoonlijke schade voor inwoners
Het voorliggende model gaat veel schade opleveren voor bewoners die langs het beoogde tracé wonen, het woongenot zal dalen en de mogelijkheid te verhuizen verkleinen. De waarde daling (of zelfs onverkoopbaarheid) van de eigen woningen zal dermate groot zijn dat een compensatie voor dat verlies niet uit zal kunnen blijven.
Op dit moment zijn de overgangen van het beoogde tracé vooral in gebruik door fietsende kinderen die naar school of de sportvereniging gaan. De veiligheid die deze route heeft omdat deze autoluw is geeft ouders het vertrouwen kinderen zelfstandig te laten worden.
Bij een afname van deze veiligheid zal de druk op ouders om hun kinderen te begeleiden toenemen. Niet alleen op de aanwonende inwoners van Uithoorn maar op alle inwoners die gebruikmaken van de brede school en de verschillende sportverenigingen en op hen die vanuit legmeer-west gebruik maken van voorzieningen in andere delen van Uithoorn. Een alternatief zal zijn dat ouders hun kinderen niet meer laten fietsen maar met de auto naar school zullen brengen waardoor er forse verschuivingen in verkeersdruk kunnen gaan ontstaan en tegelijkertijd kinderen minder gezonde beweging krijgen. Onderwerpen waar naar mijn indruk weinig tot geen rekening mee is gehouden in de huidige plannen.
Het aanleggen van een groot station in een bestaande wijk zal allerhande problemen opleveren waar nu vrij gemakkelijk overheen gesproken wordt. In het licht van bovenstaande doel ik op:

- de bereikbaarheid van het station
- parkeer problematiek
- afzet en ophaal problematiek,
- geluidsoverlast station (optrekken
- afremmen) en overgang (tram signalering) in bestaande wijk.

Antwoord
Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Inspreker 181 Reactie 388
Locatie Macdonalds erg makkelijk afgedaan.
De veel genoemde en door veel aanwonende inwoners gewenste locatie bij de geplande Macdonalds zou veel voordelen kunnen leveren:

- Een tramlijn kan parallel aan de N201 lopen net buiten Uithoorn waardoor impact op de woonsituatie van grote groepen inwoners wordt vermeden (en daarmee kosten van planschade)
- Verbinding naar Mijdrecht en Bloemenveiling en Aalsmeer in de toekomst makkelijker te realiseren als HOV.
- Bus oplossingen kunnen compacter binnen de gemeente worden georganiseer dmv pendelbussen en tramtaxi's waardoor alle wijken een verbinding met de tram kunnen hebben en niet alleen Uithoorn
- boven N196.
- Tram neemt het niet-delen van de huidige busbaan weg waardoor in het huidige plan verbindingen met omliggende gemeentes direct bij de aanleg van de tram onder druk komen te staan.
- Parkeerproblemen zijn niet aan de orde, parkeer terreinen en fietsen stallingen zijn goed te realiseren.
- Geen gelijkvloerse overgangen op plaatsen waar veel kinderen passeren.

Tijdens de informatie avond in de kerk werd aangegeven dat een ‘macdonalds variant’ moeilijk te realiseren is omdat deze buiten de gemeentegrens van Uithoorn valt. Het lijkt mij dat dat geen argument mag zijn in de langere termijn visie van een regionale openbaarvervoersplanning. De kosten baten en risico’s op schade lijken mij meer van belang. Maar natuurlijk vooral verkeersveiligheid. Dat het meer moeite kost in debat om gemeenten regio’s en provincies met elkaar te verbinden lijkt mij een politieke uitdaging en geen argument om snelle matige oplossingen te verkiezen boven veilige en toekomst gerichte oplossingen. Lokale vervoersoplossingen zullen in elke variant van belang blijven en kunnen daarom naar mijn mening nooit een argument zijn om een alternatief af te wijzen.
Conclusie
Beste Stadsregio en beste gemeente Uithoorn, bezint eer ge begint! Bij de rol als vertegenwoordiger van de burger hoort een verantwoordelijkheid. Veiligheid en Transparantie mogen nooit de dupe worden van Politieke agenda’s en haastige spoed. Doe een werkelijk onderzoek naar sluitende alternatieven en durf veiligheid en woongenot vooraan te zetten, bereikbaarheid is altijd te organiseren.

Antwoord
Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé bij deze variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvanis dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling “Meer OV voor minder geld” wordt hiermee niet gehaald.
Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 182 Reactie 389
via deze email willen wij laten weten dat wij een groot voorstander zijn van de Uithoornlijn. Deze zal de bereikbaarheid van Uithoorn verbeteren en daardoor ook de economische ontwikkeling.
Het is jammer om te lezen dat alleen de tegenstanders van zich laten horen. Via deze email dus nu ook een positief geluid.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 183 Reactie 390
Met goed openbaar vervoer is niets mis. Ik heb 19 jaar bij het GVB gewerkt bij het management exploitatie en financiën. Daardoor kan ik het ook van een andere kant bekijken dan alleen vanuit de bewoners.
Echter gezien de kosten, de veiligheid en het rendement is het aanbod van deze variant van openbaar vervoer niet reëel. Het wordt allemaal te rooskleurig gepresenteerd. Met de huidige Noordzuidlijn in het achterhoofd weet u (stadsregio/Wethouder Uithoorn) net als ik dat deze begroting heel scherp is opgesteld en dat de kans groot is dat er kosten bij komen.
En 60 mio voor 3 haltes? Rendement: 0!Ik ben dus volledig tegen de komst van de Uithoornlijn!Ik hoop echt op een betere variant voor de verbetering van openbaar vervoer in en om Uithoorn.

Antwoord
De investeringskosten van de voorkeursvariant zijn geraamd op 55-60 miljoen euro. In iedere fase van een project wordt een raming gemaakt en er vindt een second opinion plaats op de raming van de kosten. In de planstudie is een raming gemaakt van het tracé met drie haltes (eindpunt Dorpscentrum). In deze raming liggen de aanlegkosten tussen de 55 en 60 miljoen euro. Met dit cijfer is ook gewerkt in de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) en is op deze basis vergeleken met de andere tram-en busvarianten. Voor het

voorkeursbesluit in het najaar is de second opinion op de raming afgerond. Hoe verder een project wordt uitgewerkt, hoe zekerder de de juistheid van de raming is. De voorkeursvariant kent een positieve MKBA. In het project is tevens ruime aandacht voor risicomanagement.

Inspreker 183 Reactie 391

Ook laat er, vanuit het oogpunt van veiligheid, veel te wensen over. Het lijkt er eigenlijk heel sterk op dat u (stadsregio/Wethouder Uithoorn) het oorspronkelijke plan van lijn 51 van ongeveer 20 jaar geleden ter hand genomen hebt en dat als uitgangspunt hebt gekozen voor de Uithoornlijn. Gelijkvloerse spoorovergangen met een enkele spoorboom. Dat vraagt om moeilijkheden en dat heeft ervoor gezorgd dat er, helaas na heel veel dodelijke ongevallen, het GVB en Amstelveen hebben gekozen om de gelijke spoorovergangen te vervangen voor ongelijke spoorovergangen.
Ik zie hier in Uithoorn dagelijks kinderen over de dijk bij Bieslook fietsen om naar de Brede school te gaan. Ik weet dat ook veel kinderen bij Aan de Zoom deze dijk oversteken. Ik zie dagelijks veel auto's over "op de Klucht/Randweg rijden met daarin ouders die hun kinderen naar de school brengen. Ook fietsen daar veel kinderen om naar school te komen. Omdat de sportvelden ook aan die kant van de dijk liggen zie ik deze bedrijvigheid van (jonge) fietsers en auto's ook allemaal in de namiddag/avond. Ook hier hebt u helaas gekozen voor een gelijkvloerse overgang met 1 enkele spoorboom of verkeerslichten.

Antwoord

Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een 'gewone' lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 183 Reactie 392

En dan heb ik het nog niet gehad over:

- het stukje natuurgebied wat verdwijnen moet;
- de waardedaling van de huizen direct aan het traject;
- de geluidsoverlast. Want u (stadsregio/wethouder Uithoorn) hebt wel rekening gehouden met geluidswallen maar niet dat langs het traject merendeels drive-in woningen staan met de huiskamer op 1 hoog. Daar hebben deze geluidswallen geen enkel effect omdat ze simpelweg niet hoog genoeg zijn. U hebt waarschijnlijk ook geen rekening gehouden met het "zingende geluid" van de bovenleiding (in de archieven van het GVB kunt u alle klachten opvragen hierover);
- diezelfde bovenleidingen zowel fijnstofdeeltjes afscheiden als het uitzicht flink industrieel maakt;
- de isolatie van Uithoorn. Door de jaren heen is het alom bekend dat er regelmatig trams uitvallen. Mocht dit gebeuren dan komen de bewoners niet of nauwelijks Uithoorn uit.
- Aanvangstijden exploitatie: Conne12ion begint 5.30u. het GVB (Uithoornlijn) 6.00 uur. Mensen die dus eerder op het werk moeten zijn gaan waarschijnlijk nu met de auto.
- door komst van de Noordzuidlijn verdwijnen er meerdere bus/tramverbindingen in het om Amsterdam. Hierdoor vinden er meerdere overstappen per reistraject plaats waardoor de reistijd van woon/werkreizigers aanzienlijk wordt verlengd. De 1e overstap vindt al plaats in Uithoorn (Pendelbus-tram)

- Parkeerproblemen in de wijken waar de haltes zijn omdat er altijd mensen zijn die met de auto naar de haltes rijden ipv met de pendelbus. Ditzelfde probleem ontstaat ook door het stallen van fietsen/brommers.
- Beter was geweest om 4 jaar geleden, toen de Zijdelweg nog op de schop lag, daar een tram te realiseren.

Antwoord
Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de tram zodanig in te passen dat er sprake blijft van een groene uitstraling.
Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.
Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Voor het tracé Zijdelweg geldt dat de aanlegkosten hoger zijn, onder meer door noodzakelijke aankoop van grond en aanpassingen aan wegen en kruispunten. Ook de jaarlijkse exploitatiekosten zijn hoger omdat de tram minder snel kan doorrijden. Dat komt door een aantal drukke kruispunten en krappe bochten. Bovendien moeten enkele zeer drukke verkeersstromen gekruist worden waar het openbaar vervoer geen prioriteit kan krijgen en daarom niet goed kan doorrijden. Dat alles maakt dat de reistijd voor reizigers langer wordt.

Inspreker 184 Reactie 393
"Keuze genoeg in deze groene, mooi afgebakende omgeving", betrof onder andere de letterlijke verkooptekst bij het plan 'Beleef Buitendijks', ontwikkeld door woningbouwontwikkelaar Kalliste in opdracht van de Gemeente Uithoorn. Dat dezelfde gemeente met 'mooi afgebakende omgeving' een tramlijn langs de wijk en pal langs onze achtertuin voor ogen had, dat werd er bij de verkoop net niet bij verteld en is rondom schandalig te noemen. Wij zijn in juli 2014 aan de Buitendijks gaan wonen, waarbij onze planning was om hier minimaal 20 jaar met veel plezier te gaan wonen in dit rustige gedeelte van Uithoorn en daarbij onze kleine

man veilig en gezond te zien opgroeien. Met dat vooruitzicht hebben wij destijds flink geïnvesteerd in onze woning, zowel in als rondom het huis. Positieve punten zijn daarom van onze zijde totaal niet te benoemen. Hieronder onze bezwaren en zorgen tegen de eventuele komst van de Uithoornlijn. Vooropstaand dat de wijk 'Beleef Buitendijks' NOOIT gebouwd en verkocht had mogen worden, terwijl de Gemeente Uithoorn allang wist van de planning tot de aanleg van de Uithoornlijn.

Antwoord
Al geruime tijd voor de aankoop van uw huis was er sprake van een mogelijke hoogwaardige en hoogfrequente bus met een tracé over de Spoordijk. Er was in de periode van de ontwikkeling van Buitendijks geen reden om aan te nemen dat er helemaal geen OV over de Spoordijk zou komen. In het bestemmingsplan voor Buitendijks is ook rekening gehouden met de komst van de bus, dit om de geluidsbelasting te berekenen. En in het stedenbouwkundig ontwerp van 2010 is benoemd dat het op dat moment in gebruik was als wandelgebied, maar gereserveerd voor een busbaan.
In 2012 heeft de Stadsregio een quickscan uitgevoerd naar de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn. Dit onderwerp is juli 2012 in een Raadsvergadering van de gemeenteraad van Uithoorn besproken. Naar aanleiding hiervan heeft de Nieuwe Meerbode op 1 augustus 2012 een artikel over de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn op de voorpagina geplaatst. De gemeente heeft de uitvoering van een quickscan juni 2012 doorgegeven aan de ontwikkelaar, vanuit het idee dat deze de directe contacten met geïnteresseerden onderhield. De ontwikkelaar heeft ons onlangs desgevraagd verteld dat in de verkoopgesprekken het onderzoek naar een eventuele tram door hen is benoemd.
De gemeente is na het besluit tot een planstudie begin 2015 direct begonnen met een intensief participatie- en communicatietraject. Bij een keuze voor het moment en de wijze van communiceren weegt de gemeente af wat de zekerheid is van plannen en in hoeverre ze afwijken van bestaande plannen. In dit geval kon een hoogwaardige bus al worden verwacht. De hoogwaardige tram wijkt voor wat betreft frequentie en geluidsbelasting niet of nauwelijks af van een HOV-bus.

Inspreker 184 Reactie 394
> Veiligheid komt in geding

1. Verkeershinder in en uit de wijk/ parkeeroverlast i.c.m. aangrenzende tramhalte
2. Gevaarlijke oversteek/ overgang te verwachten aan het begin van de wijk, waar dagelijks een groot gedeelte van de kinderen van de Brede School Legmeer en Sportvereniging Legmeervogels op de fiets gebruik van maakt.
3. Een tramlijn/ tramhalte in de wijk brengt criminaliteit met zich mee, wat zich destijds bij Poortwachter Amstelveen al bewees.
4. (Jeugd-)overlast/ baldadigheid rond tramlijn/ tramhalte, zoals bij bushalte Kootpark langs de busbaan

Antwoord
1)
Wij hebben uw zorgpunt over uw buurtontsluiting Buitendijks via Aan de Zoom genoteerd. In de consultatiedocumenten heeft u een optie kunnen zien van uw buurtontsluiting via de Faunalaan. Deze optie geeft antwoord op uw zorgpunt. Het is aan onder meer de gemeenteraad van Uithoorn om hier een keuze in te maken. Projectorganisatie Uithoornlijn zal dit voorleggen bij gemeente Uithoorn.
2)
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld. In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

3)
De gemeente Amstelveen heeft geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit is gestegen in de directe omgeving van de Amstelveenlijn.
4) Bij de planuitwerking zal rekening worden gehouden met de inrichting van de haltes om sociale veiligheid te bevorderen en bijvoorbeeld "hangen" te voorkomen.

Inspreker 184 Reactie 395
> Verstoring woongenot
1) Privacy verdwijnt, gezien onze positie in de wijk
2) Geluidsoverlast van zowel tramlijn, tramhalte als oversteek/ overgang
3) Uitzicht (tramlijn, bovenleidingen en geluidswal i.p.v. mooie groene dijk)
4) Vermindering lichtinval in onze woning
> Financiële gevolgen
1) Forse waardevermindering woning
2) Verkoop verwachting NUL (Wie wil er een tramlijn in de achtertuin?)
> Milieu/ gezondheid
1) Uitstoot elektrisch magnetische velden en/of straling bovenleidingen
2) Stofoverlast (waaronder metalen deeltjes)
Zoals hierboven genoemd betreft dit maar een greep uit onze bezwaren tegen de komst van de Uithoornlijn. Wij zijn van mening dat er onvolledige informatie is verstrekt ten tijde van de koop van onze woning. Daarbij is ons een heel ander beeld van de wijk voorgehouden dan nu het geval wordt bij komst van een tramlijn. "Wonen in het groen", "een kindvriendelijke omgeving", "veilig voor kinderen", "een open en groene uitstraling" zijn geen uitspraken die passen bij een wijk die straks uitkijkt op een trambaan of een hoge geluidswal. Zeker met een oversteekplaats waarvan veelvuldig in het nieuws is geweest dat deze bij lange na niet altijd veilig zijn, maar waar wel honderden kinderen gebruik van moeten maken! Wij noemen dit helemaal niet kindvriendelijk.
Uithoorn is te mooi voor een tramlijn! Laten we gewoon een dorp blijven!

Antwoord
1)
Momenteel is de Oude Spoordijk toegankelijk voor iedereen en kan iemand zo lang hij wil zich ophouden op deze dijk. Als er een tram komt dan is de Oude Spoordijk niet meer toegankelijk. In de bocht rijdt dan een tram met maximaal 30 km/uur in de bocht waarbij reizigers een kortstondige blik kunnen werpen op uw woning en tuin. Met direct aanwonenden zijn in diverse gesprekken gevoerd over een zichtscherm (bovenwettelijke maatregel) die zowel zicht als geluidhinder beperkt. Een groene uitstraling is daarbij mogelijk. In de volgende projectfase wordt dit verder uitgewerkt.
2)
Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.
3)
De Uithoornlijn heeft een bovenleiding nodig. De masten komen tot aan de busbaan in het midden van de trambaan te staan. Dit scheelt de helft aan masten.
Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan.
Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.
Milieu/gezondheid:
1)

De elektrische spanning van bovenleidingen geven net zoals de elektraleidingen in woningen een magnetisch veld. Het magnetisch veld van deze elektraleidingen in huizen is groter dan het magnetisch veld in woningen van de bovenleiding van de tram. Beide velden zijn niet schadelijk voor de gezondheid.
2)
Er zal in Uithoorn geen verhoging van de fijnstofniveaus optreden als gevolg van de aanleg en exploitatie van de Uithoornlijn. Eerder een daling omdat meer reizigers voor hun woon-werkverkeer de auto laten staan en de tram pakken en een deel van de huidige bussen wordt vervangen door de tram. De elektrische motoren van trams stoten geen fijnstof uit in tegenstelling tot brandstofmotoren van auto's en bussen.
Wel zorgt de slijtage van bovenleiding voor koperslijpsel dat in de lucht komt. Dit koperslijpsel varieert in grootte, waarvan de relatief zwaardere delen dicht bij de trams op de grond terecht komt. Inschattingen geven aan dat van de slijtage van bovenleidingen of stroomafnemers ongeveer 20% in de lucht terecht komt en dus tot het fijn stof (PM10) behoort. Luchtonderzoeken voor treinverkeer gaan ervan uit dat van dit fijnstof weer 25% behoort tot de fractie zeer fijn stof (PM2,5). Dit is dus ongeveer 5% van de totale hoeveelheid slijpsel van de bovenleiding.
Voor heel Uithoorn zal met de komst van de Uithoornlijn de hoeveelheid fijnstof afnemen. Lokaal kan langs de trambaan een kleine verhoging van fijnstof optreden, wat echter minder is dan wanneer er (diesel)bussen zouden gaan rijden over het tracé van de Uithoornlijn.

U refereert aan het onvolledig hebben ontvangen van informatie tijdens de koop van uw woning. Op dit tracédeel ligt in de bestemmingsplannen opgenomen dat het voor OV is bestempeld. Tijdens de koop was informatie voorhanden dat Provincie Noord-Holland met een vergevorderde studie bezig was om over de Oude Spoordijk een busbaan te realiseren. Er lagen geluidsonderzoeken aan uw bestemmingsplan ten grondslag die uitgingen van een busbaan over de Oude Spoordijk. Deze geluidsberekeningen gaan uit van een hogere geluidsbelasting dan die de Uithoornlijn geeft. Ook over uw zorg voor milieu en gezondheid is een positief verschil op te merken omdat bussen vooralsnog over verbrandingsmotoren beschikken. De bus zou tevens met een hogere frequentie gaan rijden wat ongunstiger zou zijn voor de kruising met Aan de Zoom. Een trambaan kent op gebied van veiligheid strenge regelgeving. Wij nemen uw bezwaren en zorgen op in de reactienota en gaan in een volgende projectfase het ontwerp in detail uitwerken en onderzoeken welke bovenwettelijke maatregelen er mogelijk zijn.

Inspreker 185 **Reactie 396**
Helaas kon ik niet bij de inloopbijeenkomst zijn, maar wil nog graag even via email melden dat ik een VOORSTANDER van de tramlijn ben. Tot 1 augustus 2016 woon ik dicht bij het busstation. Daarna aan de Emmalaan in het oude dorp. Hoe blij kun je zijn als je zo op de tram naar Amsterdam kunt stappen? !!
En dan nog niet gesproken over de economische ontwikkeling van het (oude) dorp! Hoe kan men daar nu tegenstander van zijn? Succes met het doorvoeren van jullie plannen en als jullie meer van ond nodig hebben, zijn wij bereid jullie te ondersteunen.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 186 **Reactie 397**
Wat vind ik van de Uithoornlijn?
Gewoon annuleren- ik wil hem niet door mijn voortuin !!!
Een enorm doelloos plan.
Nut en noodzaak kan ik niet vinden bij deze dure geldverspilling.
Kosten
Alleen al het stukje uithoorn ongeveer 60 miljoen en gezien de overige trajecten van de noord zuid lijn zal dit minimaal wel het dubbele worden en waarvoor…. Het OV is nu toch super geregeld voor uithoorn, dat Amsterdam problemen heeft, daar hoeven wij toch niet voor de boeten??
Ik zal dan ook de volgende argumenten even melden;
Alternatieve traces Laat de tram maar stoppen bij de N201, super plek om een P en R te maken, gemakkelijk te bereiken voor omliggende dorpen en het busstation zou 2 haltes verder komen. Hebben we in de wijk aan de zoom, wederik, buitendijk geen parkeeroverlast van alle bewoners uit de Kwakel, nieuwveen, Aalsmeer, die met de tram naar Amsterdam zouden willen en daar waar het busstation nu is, zou met mooie

woonhuizen bebouwd kunnen worden. (ook daar is nu geen parkeer ruimte voor reizigers) en het dorp wordt niet opnieuw in 2en gehakt.(zoals voorheen met N201)
Verdwijnen van haltes en buslijnen Als de tram komt, dan verdwijnen er allerlei haltes, zorginstellingen zijn dan slecht tot niet te bereiken, geen stop bij ziekenhuis amstelland, Vu ziekenhuis en diverse verzorgingscentra zullen hun halte vlak bij de deur kwijt raken, ik zie onze oudjes geen 800 meter naar een halte lopen, en dan te bedenken dat de leeftijd steeds hoger ligt van de bewoners en men langer thuis moet blijven. Weg vrijheid, vereenzaming ofwel – gewoon maar achter de geranium blijven zitten. Langere reistijden, grotere loopafstanden
Ofwel: komt er een tram dan heb ik geen dag, geen avond meer zonder lawaai. De aanblik van die lelijke masten met stroomkabels. Kijkt de gemeente überhaupt nog naar het woongenot van zijn bewoners? Er valt een hoge belasting op de aangrenzende bewoners van de spoordijk terwijl er voldoende alternatieven zijn. Deze zal ik ook zeer duidelijk gaan maken als er een bestemmingsplan gaat komen middels de zienswijze en daarna een behoorlijk zwaar beroep aan tekenen. Voor zowel de materiële als immateriële schade zal ik dan ook de gemeente, provincie en exploitant van de Uithoornlijn , voor nu en in de toekomst aansprakelijk stellen. (mocht die tram doorgang vinden)

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Er komt steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. Dit netwerk wordt daarmee steeds duurder en het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio loopt terug vanwege bezuinigingen. In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben ertoe geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding van Uithoorn naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbinden.
Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast wordt ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé bij die variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling “Meer OV voor minder geld” wordt hiermee niet gehaald.

Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 186 **Reactie 398**

geluid

Verder wordt er gesteld dat de tram minder herrie gaat maken als de bus – waarom komt er dan wel een geluidsscherm bij de adm. Van schendel laan? die zijn nu toch al die lawaaierige bussen gewend? Het geluidsrapport is niet valide want de wet geluidshinder is niet gevolgd, verder ontbreekt wet 5, de voorschriften van 2012 zijn niet aangehouden. Minimaal 8 tot 10 dcb te weinig wordt er berekend en dan is het nog niet zeker welke tram er komt te rijden. En tel al het geproduceerde geluid – 20 x per uur eens op bij de overlast van de vliegtuigen ! nee, daar word geen rekening mee gehouden want wettelijk hoeft dit niet… Volgens de rapporten hebben we geen geluidsoverlast en last van trillingen… We zitten wel in een bocht – geluid in een bocht wordt niet mee gerekend. (om maar onder de geluidsnorm te blijven!!)

Weg Dorps gezicht

Wij zijn in uithoorn gaan wonen vanwege het dorpse uiterlijk. Een mooie groene strook om lekker met de honden te wandelen, bramen te plukken, met de kinderen hutten te bouwen en het genot van alle fluitende vogels in allerlei soorten. En wat is de bedoeling: weg groen, om de 7 meter een 5 meter hoge paal (ivm de bocht) met elektriciteitskabels en dan 20 x per uur een tram van 120 meter langs laten zoeven. Weg dorps aangezicht, natuur, speelplezier voor de kinderen en dan nog niet te praten over het kwijt raken van een losloopgebied – nog meer hondenpoep in de straat..

Als ik een tram had gewild, dan had ik wel in de stad gaan wonen.

Antwoord

Zoals u aangeeft maakt een tram inderdaad minder geluid dan een bus. Op de huidige busbaan blijven met de komst van de Uithoornlijn ook bussen rijden. Door het toevoegen van de tram komt de geluidsbelasting op enkele punten boven de voorkeursgrenswaarde. Om die reden zijn er geluidsreducerende maatregelen getroffen. Die geluidsreducerende maatregelen geven trouwens ook een reductie op de geluidsbelasting van de bussen. Op de begane grond, tuin en eerste verdieping hebben de bewoners, waar geluidsreducerende maatregelen langs de bestaande busbaan worden genomen, een vermindering van geluidsbelasting als de Uithoornlijn er komt.

Projectorganisatie Uithoornlijn heeft een gerenomeerd bureau ingeschakeld om de geluidsberekeningen te verzorgen. Dankzij dit onderzoek komt over een aanzienlijke lengte een geluidsreducerende maatregel. Projectorganisatie Uithoornlijn neemt thema geluidshinder serieus en herkent zich niet in uw stellingen. Het staat u vrij om met een tegenexpertise voor geluid te komen. Zoals u weet, besproken op meerdere participatieavonden, wordt ook gekeken naar bovenwettelijke maatregelen zoals het reduceren van geluidsbelasting door het opnemen van zichtschermen, voorzien van begroeiing aan de buitenkant.

In het geluidsmodel is de bocht opgenomen. Deze bocht is echter zo flauw dat deze nagenoeg geen extra geluidbelasting geeft. In de participatieavonden is gesproken over trams met een lengte van ongeveer 31,5 meter die mogelijk ook gekoppeld kunnen rijden waardoor er een totale lengte ontstaat tussen de 60 en 65 meter. Van trams van 120 meter is geen sprake. Er is ook gesproken over maximaal 10 trams per richting per uur.

Inspreker 186 **Reactie 399**

Veiligheid

De kruizing die nu gepland staat bij aan de zoom (als de tram komt) waar dagelijks, 4 x per dag, honderden kinderen (met een gemiddelde leeftijd van 8 jaar) de tramoversteek moeten passeren? Is dit gelijkvloers veilig? En dan alleen een kruizing met een stoplicht. Dit kunnen jullie niet menen!!! Ik meen dan ook echt dat het eerste de beste kind die er aangereden zal worden , jullie totaal aansprakelijk zullen worden gesteld (en reken maar dat er bloed aan jullie handen zal kleven)

Antwoord

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board)

toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 186 Reactie 400

Verder geeft een halte ook nog hangjongeren, lawaai, criminaliteit, puinhoop. bierflesjes zoals nu bij de halte bij de halte op de busbaan en als het aan de zoom stopt, ook nog veel papier, milkshakebekers en andere betreffende resten van de MCdonald, Volgens de bewoners in Amstelveen gaan we te maken krijgen met vele gelegenheids inbraken, even neuzen, inbreken , en hop weer snel weg in de tram.

Antwoord

De gemeente Amstelveen heeft geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit is gestegen in de directe omgeving van de Amstelveenlijn. Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en 'schoon&heel'.
Voor het Programma van Eisen (PvE) voor de Concessie Amstelland-Meerlanden is een risicoanalyse sociale veiligheid in het openbaar vervoer uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het niveau van sociale veiligheid in het huidige openbaar vervoer in Amstelveen gelijk is aan Uithoorn. Uit deze risicoanalyse blijkt ook het aantal meldingen van incidenten gelinkt aan het OV weliswaar hoger is in Amstelveen, maar dat dit hogere aantal meldingen in verhouding staat tot het grotere aantal reizigers in Amstelveen ten opzichte van Uithoorn. Deze risicoanalyse is opgenomen als bijlage bij het genoemde PvE.

Inspreker 186 Reactie 401

de enquête die gedaan is, is totaal niet valide. Ik heb zelf de enquête meerder malen vals ingevuld en als je dan ergens nee wilde invullen dan kon dit geen eens en werd je wel meegeteld. Verder het aantal reizigers waar vanuit wordt gegaan is een modelberekening en zijn dus geen werkelijke aantallen. Tuurlijk zal het smorgens in de spits nog wel meevallen met het aantal trams die gaan rijden, maar 247 trams per dag (volgens rapport berekening) zal meer dan de helft leeg van zijn, net als nu met de bussen – 1-3 passagiers. Verder zijn er dan maar 247 mensen die de enquete invullen tegenover 1108 mensen die de petitie "tegen de Uithoornlijn" zonder probleem hebben ingevuld.

Antwoord

Voor het in kaart brengen van de huidige en verwachte reizigersstromen is gebruikt gemaakt van de (anonieme) OV-chipkaartgegevens, een enquete onder busreizigers (dus een andere enquête dan waar u over spreekt) en het verkeersmodel. Op basis van de OV-chipkaartgegevens en de enquete kan een goed beeld worden gegeven van het aantal reizigers en de belangrijkste bestemmingen. Voor toekomstverwachtingen moet een model gebruikt worden. Het gebruikte verkeersmodel is daar de standaard voor en speciaal toegespitst op de ruime regio rond Amsterdam.

Inspreker 187 Reactie 402

WIJ WONEN IN EEN FLAT WELKE AFGEBROKEN GAAT WORDEN EN GAAN NOG AL EENS MET BUS 170 NAAR DE SCHOUWBURG OF CONCERTGEBOUW. EEN IDEALE VERBINDING EN HOPEN DAN OOK DAT DEZE VERBINDING GEHANDHAAFT ZAL BLIJVEN. Hoe komen wij anders op de tram?

Antwoord
Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 188 Reactie 403
Ik ben een voorstander van doortrekking van de tram naar Uithoorn. Veel grote, belangrijke Europese steden hebben railverbindingen met hun agglomeratie – denk bijvoorbeeld aan Berlijn en Hamburg (S-bahn), Parijs (RER) en het lightrailnetwerk tussen Rotterdam en Den Haag, het lijkt mij niet meer dan logisch dat Amsterdam ook zo'n netwerk aanlegt (inclusief een metro naar Schiphol).
Iedereen die weleens tijdens de spits met de bus reist zal hebben gemerkt dat deze steeds vaker stil staat tussen Uithoorn en Amstelveen. Als er geen tram komt neem ik daarom aan dat over het geplande tramtracé bussen gaan rijden en die kunnen veel minder passagiers meenemen. Maar dat neemt niet weg dat ik kanttekeningen plaats bij de plannen die nu zijn gepresenteerd.
Haltes
Uw voorkeur voor 3 haltes deel ik niet. De onderzoeksuitkomsten en onderliggende berekeningen zullen in theorie wel juist zijn, maar overtuigen mij niet. Ik vind dat er 6 haltes moeten komen, te weten Bieslook, Aan de Zoom, Burgemeester Kootlaan, Busstation, Couperuslaan en Stationsstraat.
In het rapport "Haltes van de Uithoornlijn" wordt uitgebreid ingegaan op de mogelijkheden voor reizigers om van hun woonadres naar de tramhalte te komen. Dit "aanvullend vervoer" zou een vast bestanddeel van een "HOV-concept" zijn, althans, zo interpreteer ik het rapport. De reiziger denkt echter niet in concepten en zal dit ervaren als een grote achteruitgang. Immers, van de meeste forenzen, gewend aan een overzichtelijke (loop)afstand van woonadres naar OV-halte, wordt maar aangenomen dat zij nu ineens met de fiets of bus naar de halte zullen gaan. Voor inwoners van Zijdelwaard en Meerwijk is dit misschien onontkoombaar, maar waarom zou iemand die redelijk dicht bij het tramtracé woont niet gewoon een halte op loopafstand mogen hebben (denk aan Burgemeester Kootpark en de K-buurt in De Legmeer)? Er zijn mensen die niet willen fietsen, zeker niet bij slecht weer. Ik verwacht dat bij 3 haltes een aantal vaste OV-gebruikers de auto zal nemen. Naar de tramhalte in Uithoorn, naar Amstelveen of – indien mogelijk – naar hun eindbestemming.
Aanvullend openbaar vervoer
Uit de rapporten blijkt dat, na aanleg van de tramlijn, alle buslijnen naar Amsterdam zullen verdwijnen. Iedereen die van Uithoorn per OV naar Amsterdam wil moet van de tram gebruik maken. Dit voelt als pure dwang. Voor wie niet in de buurt van het tracé woont – het betreft vooral Zijdelwaard en Meerwijk" komt er "aanvullend busvervoer Uithoorn". Ik vraag mij af wat ik mij hierbij moet voorstellen. Een soort stadslijnen? Wat wordt de route? Hoe vaak rijden deze bussen? Als het tegenzit zullen reizigers inclusief wacht- en overstaptijd al gauw 20 minuten langer onderweg zijn. Ik denk daarom dat er ten minste één alternatieve mogelijkheid (bus) moet blijven. In elk geval naar Amstelveen, zodat men van daaruit verder kan reizen.
En hoe zit het met nachtvervoer? Op dit moment rijdt lijn N70 vrijwel de gehele nacht van Amsterdam naar Uithoorn. Nacht-tramlijnen zijn er in Amsterdam niet, de laatste tram vertrekt rond 0:30 uur. Hoe wordt hierin voorzien als de tramlijn naar Uithoorn is aangelegd? Wat gebeurt er bij stroomstoringen, stremmingen en dergelijke? Het duurt ten minste een uur voordat vervangend busvervoer operationeel is? Wie van OV afhankelijk is heeft –als het "parallel busvervoer" volledig is opgeheven – geen enkel alternatief meer om zijn bestemming tijdig te bereiken. De tram als enige verbinding naar Amstelveen/Amsterdam is te kwetsbaar en daarom niet acceptabel.
Aantallen reizigers / frequentie
Er zijn nu vier buslijnen naar Amsterdam v.v.: 142, 146, 170 en 242, die tijdens de spits behoorlijk vol zitten. Als al die passagiers van de tram gebruik gaan maken zal dat behoorlijke capaciteit en een hoge ritfrequentie vergen. Dit zal allemaal wel goed berekend zijn, maar ik vraag mij toch af wat er gebeurt als het allemaal tegen blijkt te vallen. Passagiers die op de halte moeten blijven staan omdat de tram te vol is. En stroom- of andere storingen.

Antwoord
In het door u genoemde rapport 'Haltes van de Uithoornlijn'is uitgebreid beschreven waarom gekozen is voor drie haltes. Deze afweging is deels gebaseerd op de berekening van de totale reistijd. Bij minder haltes is de verliestijd voor reiziger in de tram gering. De extra tijd die nodig is om te lopen weegt daar niet tegen op. Belangrijker is wellicht nog het kwalitatieve aspect. Het blijkt dat reizigers bereid zijn verder te lopen/fietsen als de kwaliteit van het openbaar vervoer toeneemt. Algemeen wordt voor een HOV-verbinding zoals we die nu voorstellen maximale afstand van 800 meter geaccepteerd. Diezelfde 800 meter is daarom ook als eis voor de nabijheid van een halte opgenomen in bijvoorbeeld het programma van eisen voor de nieuwe concessie Amstelland Meerlanden.

Inspreker 188 Reactie 404
Communicatie over de Uithoornlijn
De plannen veroorzaken nogal wat emotionele reacties, vooral bij degenen die in de buurt van het tracé wonen. Een deel van die reacties is volkomen ten onrechte: de straat Buitendijks (waar de tram inderdaad vlak langs loopt) is aangelegd toen de plannen m.b.t. de Uithoornlijn allang bekend waren, die mensen moet m.i. duidelijk gemaakt worden dat zij geen recht van spreken hebben. Het lijkt erop dat velen denken dat als de tram er (dankzij hun protesten) niet komt, alles bij het oude blijft. De spoordijk blijft een idyllisch wandelpad en alle buslijnen blijven bestaan. Maar, ik heb altijd begrepen dat, als de tram er niet komt, op hetzelfde tracé een busbaan zal worden aangelegd. De vraag is nu of dat veel scheelt in de mate van overlast, ik denk van niet. Duidelijke communicatie hierover kan misschien het draagvlak vergroten.

Antwoord
Inderdaad klopt het dat al geruime tijd voor de ontwikkeling van Buitendijks bekend was dat er vergevorderde plannen voor een busbaan waren. De gemeente heeft ook altijd geprobeerd om hier duidelijk en gepast over te communiceren, evenals over het gehele besluitvormings- en communicatietraject. Voor de omwonenenden hebben wij extra onderzoek laten doen om de vergelijking met de bus in kaart te brengen. Ook staan wij open voor eventuele extra maatregelen om de mogelijke ervaring van overlast te beperken. De omwonenden zijn hiervan op de hoogte want wij delen uw mening dat duidelijke communicatie van belang is.

Inspreker 189 Reactie 405
Met grote verbazing heb ik kennis genomen van de plannen om de tram uit Amstelveen door te trekken naar Uithoorn, vlak in de buurt van onze woning. Mijn man en ik hebben deze woning in 2014 gekocht, toen waren er nog geen concrete plannen om een tram door de wijk te laten lopen. Als deze er toen geweest zouden zijn hadden we deze woning nooit gekocht. We zijn vanuit Amstelveen naar Uithoorn verhuist mede voor de rust en het dorpse karakter. Een tram veroorzaakt veel geluidsoverlast en trekt allerlei verkeerde mensen naar het dorp. Dit heb ik zelf gezien toen de tram in Amstelveen gebouwd werd. De toegevoegde waarde van de tram is nihil aangezien er een prima busnetwerk aanwezig is in Uithoorn. Ook zijn we bang dat onze woning minder waard wordt.
We wonen aan de Ransuil, deze straat staat haaks op de dijk waar de tram moet komen. Het geluid van de tram zal door de lange straat galmen.
Ik ben van mening dat er een veel hogere parkeerdruk (langparkeerders) gaat komen in de buurt van de tramhaltes, de wijken zijn hier niet op gebouwd.Hetgeen wat deze wijk heel aantrekkelijk maakt is het omliggende natuurgebied. Op de oude spoordijk groeien allerlei mooie planten en er worden regelmatig bijzondere dieren gespot, zoals ijsvogels en rugstreeppadden. Het is een van de weinig stukken natuur waar het niet verboden is om met de hond te wandelen.

Antwoord
Al voor de aankoop van uw woning waren er vergevorderde plannen om over de Oude Spoordijk een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding te realiseren. De Provincie Noord-Holland was namelijk met een vergevorderde studie doende om over de Oude Spoordijk een busbaan te realiseren. Er werd bijvoorbeeld rekening gehouden met de busbaan over de Oude Spoordijk voor het berekenen van de geluidsbelasting in het bestemmingsplan van Buitendijks. Ook in het stedenbouwkundig ontwerp van 2010 is benoemd dat het op dat moment in gebruik was als wandelgebied, maar gereserveerd voor een busbaan. In 2012 heeft de Stadsregio een quickscan uitgevoerd naar de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn. Dit onderwerp is juli 2012 in een Raadsvergadering van de gemeenteraad van Uithoorn besproken. Naar

aanleiding hiervan heeft de Nieuwe Meerbode op 1 augustus 2012 een artikel over de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn op de voorpagina geplaatst.
De geluidsberekeningen in het bestemmingsplan voor Buitendijks gaan uit van een hogere geluidsbelasting dan wat de Uithoornlijn geeft. Een busbaan geeft een hogere geluidsbelasting naar de omgeving omdat een bus meer geluid produceert maar ook omdat een busbaan frequenter wordt bereden dan een trambaan. Dit is te verklaren doordat een tram veel meer capaciteit aanbiedt dan een bus. Het geluidsrapport van de Uithoornlijn laat zien dat op het tracédeel waar u uw zorgen over heeft de geluidsbelasting ver onder de voorkeursgrenswaarde blijft. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen
Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan inderdaad in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de inpassing zodanig vorm te geven, dat er sprake blijft van een groene uitstraling.
Het huidige bussysteen functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk.
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Dit past binnen de nieuwe visie van hoogwaardige lijnen met knooppunten. Een dergelijke verbinding past bovendien niet binnen het Stadsregiobeleid om parallelliteit te voorkomen, en levert extra exploitatiekosten op.
Het is op dit moment moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een

verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 189 Reactie 406
Ook vind ik de kosten van het aanleggen van de tram veel te hoog voor Uithoorn. Deze kosten zullen in de praktijk waarschijnlijk nog hoger uitvallen. Neem een voorbeeld aan de aanleg van de Noord-Zuidlijn in Amsterdam.

Antwoord
De kosten van aanleg van de Uithoornlijn tot aan eindpunt Dorpcentrum worden op dit moment geraamd op 55-60 miljoen euro. De Stadsregio Amsterdam neemt daarvan 95% voor haar rekening. De overige 5% wordt opgebracht door gemeente Uithoorn, gemeente Amstelveen en provincie Noord-Holland. Bij het voorkeursbesluit in het najaar zal duidelijk worden wat het voorstel voor de bijdrage van gemeente Uithoorn zal zijn. Het project kent in iedere fase verschillende second opinions op de ramingen en intensief risicomanagement om overschrijdingen te voorkomen.

Inspreker 189 Reactie 407
En dan het laatste punt wat mijn zorgen baart is dat er minder bussen gaan rijden. Uithoorn heeft nu een fantastisch busnetwerk, verbindingen met Schiphol en Amstelveen zijn perfect vanuit heel Uithoorn. Voor een halte hoeft met vrijwel nergens ver te lopen. Dit word met maar 3 tramhaltes wel anders.
Ik en mijn man zijn tegen het doortrekken van de Uithoornlijn.

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld. In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de ‘Lijnennetvisie’ (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum. Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 190 Reactie 408
Ik zie geen reden voor het aanleggen van de uithoornlijn. Ik vind dat wij hele goede busverbindingen hebben en dat deze door geheel uithoorn makkelijk bereikbaar zijn. Ik heb begrepen dat er meerdere buslijnen vervallen bij de aanleg van de tram, waardoor de tram naar mijn inziens geen meerwaarde heeft ten opzichte van het OV dat wij nu hebben. Ook vrees ik voor onze oudere populatie die dan mogelijk niet meer met het OV kunnen omdat de haltes te ver weg zijn, waardoor ze (deels) in een sociaal isollement kunnen komen.

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld. In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum. Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. De bereikbaarheid van de wijken voor met name mensen die slechter ter been zijn is daarmee gewaarborgd. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 190 Reactie 409
Daarnaast vind ik het zonde om alle wegen (waar we nu mooie perkjes e.d. hebben) open te gooien om een tram te plaatsen. Daarnaast maakt een tram meer geluid dan een bus wat uithoorn qua geluid onrustiger maakt. Ik hoop dat ik mij duidelijk genoeg heb kunnen uitdrukken en dat dit meegenomen wordt.
Ik hoop dat ik mij duidelijk genoeg heb kunnen uitdrukken en dat dit meegenomen wordt.

Antwoord
Een tram is stiller dan een bus. De geluidsrapporten tonen dat ook aan. Wij verwijzen graag naar het geluidsrapport van Uithoornlijn. Op bladzijde 22 staat een tabel die weergeeft hoeveel geluid een tram en bus maakt tijdens een passage, gemeten op 7,5 meter afstand.
De tram komt te liggen op het tracé van de oude spoordijk, waar nu op het grootste deel al een busbaan aanwezig is. Er hoeven dus niet allerlei wegen opengebroken te worden en er is dus geen sprake van het verlies van perkjes.

Inspreker 191 Reactie 410
Wij maken hierbij bezwaar tegen de aanleg van de tramlijn door de wijk Legmeer.
Wij (gezin met 2 kinderen van 7 en 9) zijn in deze wijk gaan wonen, omdat dit een kindvriendelijke wijk is. Veel jonge mensen wonen hier en een stukje natuur is aanwezig. Er wordt veel gewandeld en vele kinderen spelen lekker buiten rondom het stuk waar de tram gaat lopen.
De tramlijn zal precies bij dit stuk door de wijk heen gaan lopen. Veel mensen en kinderen zullen daar overheen moeten. I.v.m. met de Brede School en de sportvereniging Legmeervogels die zich in deze wijk bevindt. Levensgevaarlijk. Het feit ligt er, dat er behoorlijk wat ongelukken gebeuren met aanraking van trams. Dat het gevaarlijk is, vindt ik echt de hoofdreden.
Stuk rust verdwijnt. Er zal behoorlijk wat lawaai overlast zijn van deze tramlijn.
En bushaltes verdwijnen. Ook zal dit invloed hebben op de verkoop van de nieuwbouw in de wijk.
Wellicht daalt ook de WOZ. Een mooie optie is toch een eindhalte bij de Shell.

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)

toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Een eindhalte bij Shell is onderzocht. Het onderzoek liet zien dat die halte geen toegevoegde waarde gaf.
Over de gevolgen voor de WOZ waarde is in deze projectfase nog niets te zeggen. In een volgende projectfase wordt het ontwerp nader uitgewerkt en worden de onderzoeken hierop herijkt. Tevens wordt het bestemmingsplan getoetst. Met die gegevens kan gekeken worden naar de financiële gevolgen.

Inspreker 192 Reactie 411
Pal naast ons huis wordt de sloot gedempt. Daarvoor komt een fietsenstalling naast ons huis, we moeten er niet aan denken!!!!!
De tram gaat veel keren per dag langs ons huis rijden. met de nodige herrie
Het parkeren van auto's in de buurt. Ik stel voor aan het begin van Zonnedauw een bord te plaatsen, dat er alleen bewoners mogen parkeren.
Ik maak uiteraard ook bezwaar tegen het geluidsoverlast (we hebben al genoeg aan de vliegtuigen)

Antwoord
Een tramhalte heeft voorzieningen nodig zoals fietsparkeren. Daarvoor zijn aan beide kanten van de halte fietsenstallingen voorzien. Hiervoor moet water plaatsmaken. We willen dat zo netjes mogelijk inpassen, waarbij we zeker rekening willen houden met de nabijheid van uw woning. In de planuitwerkingsfase wordt dit verder uitgewerkt.
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.

Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Inspreker 192 Reactie 412
En dan uiteraard ben ik bang voor de veiligheid van de kinderen die dagelijks meerdere keren de oversteek moeten doen, Zowel naar school als naar de sportvelden!!!

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 192 Reactie 413
De halte komt ook pal naast ons huis als ik het goed begrepen heb, en als ik al de verhalen over de bussen die niet meer gaan rijden, richting ziekenhuis Amstelveen, het winkelcentrum Amstelveen, CS Amsterdam etc. Dan kan ik alleen maar zeggen.....wordt er wel aan de senioren gedacht. Want 3 haltes in Uithoorn is weinig en voor veel senioren moeilijk te bereiken.
Maar na het opnoemen van mijn bezwaren kan ik alleen nog maar zeggen ALSTUBLIEFT GEEN TRAM NAAR UITHOORN!!!!!!

Antwoord
Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 193 Reactie 414
Helaas kon ik niet aanwezig zijn bij de inloopbijeenkomst van maandag 13 juni jl. Dit ivm gezondheid.
Maar ik wil wel een reactie plaatsen en dat is dat ik uitkijk naar de dag dat ik gebruik kan maken van deze lijn. Zodat ik niet zo afhankelijk ben van anderen. Hopelijk gaat eea snel van start.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 194 Reactie 415
DE veiligheid staat op de tocht met name voor de schoolkinderen van de Brede School

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)

toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 194 Reactie 416
Op dit moment hebben we goede busverbindingen met de voor ons belagrijkste sociale voorzieningen
Dus ik pleit voor het niet doorgaan van de Uithoornlijn en de bestaande busverbindingen in stand te houden.

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld. In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum. Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn.
De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota).De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 194 Reactie 417
Persoonlijk zit ik niet te wachten op deze lijn en welom de volgende redenen
Ik woon hier sinds nov 1976
Er zijn voebalvelden en een Athetiek baan aangelegd, en een wielerbaan
En niet te vergeten het evenementen terrein
Op regelmatige tijden worden er diverse evenementen georganiseerd
Als er een wielerkoers is kan ik van minuut tot minuut volgen wie er aan de leiding gaa
Maw Als er een evenement is dan is er behoorlijk geluidoverlast
Daar komt nog bij da de vliegtuigen pal over mijn huis vliegen waardoor een gesprek in de tuin onmogelijk is vooral als dat om de 3 minuten gaat en ondanks de dubbelr beglazing is binnen de TV ook niet te verstaan
U kunt zich voorstellen dat ik niet zit te wachten op de Uithoornlijn, in mijn achtertuin, die zal bijdragen tot nog meer geluidsoverlast om nog maar te zwijgen over de aantasting van mij privicy
En mochten er sghermen worden geplaatst dan is mijn uitzicht op al het groen ook verdwenen

Antwoord
Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van.

Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Inspreker 195 Reactie 418
Het zou prima zijn als er een tramlijn van Amsterdam naar Uithoorn gaat rijden. Door trekken naar busstation of verder heeft mijn voorkeur.

Antwoord
In de huidige plannen voor de Uithoornlijn zijn er drie haltes voorzien in Uithoorn: Aan de Zoom, Uithoorn Busstation en het eindpunt Dorpscentrum.

Inspreker 196 Reactie 419
Ik ben tegen de Uithoornlijn. Een mooi stuk natuur gaat dan verdwijnen.
Een hoop geluidsoverlast. Een wandelroute gaat dan verdwijnen.Een losloop honden uitlaat gaat dan verdwijnen.

Antwoord
Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.
Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Deze daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de tram zodanig in te passen dat er sprake blijft van een groene uitstraling.

Inspreker 197 Reactie 420
Het doortrekken van de uithoornlijn naar het oude station in Uithoorn is een uitstekend idee, met name als de reistijd tussen Uithoorn en Amsterdam Zuid minder dan 30 minuten zou zijn. De metro van Amstelveen Poortwachter naar Metrostation Zuid is nu 21 minuten, de reistijd van Uithoorn busstation naar Poortwachter is nu 12 minuten. Uithoorn heeft een snellere verbinding met onze hoofdstad nodig. Op dit moment loont het nog teveel om de auto te nemen naar Amstelveen, om vervolgens op de metro te
stappen.

Antwoord
De reistijd van Uithoorn Busstation naar Amsterdam Zuid zal naar verwachting 27 minuten bedragen met de tram. Als u al op Uithoorn Dorpscentrum opstapt, bedraagt de reistijd 29 minuten naar Amsterdam Zuid.

Inspreker 197 Reactie 421
Een startpunt in Uithoorn zorgt voor minder verkeer op de drukke N521. Er moet dan wel voldoende parkeergelegenheid zijn bij de opstappunten in Uithoorn.

Antwoord
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Inspreker 198 Reactie 422
Hierbij laat ik weten dat ik TEGEN de komst van de Uithoornlijn ben.
En wel om de volgende redenen:Bereikbaarheid ziekenhuis/ Schiphol
Doordat het hele openbaar vervoer zal veranderen is het voor de mensen in Uithoorn niet meer mogelijk om straks rechtstreeks naar het VU, Schiphol, Amstelveen centrum of Amsterdam Centraal te kunnen. Jammer want de busverbinding die er nu is komt langs alle belangrijke haltes.
Voordeel van een bus is wanneer deze stuk is er een vervangende komt. Bij een Tram (storing) is dit lastig te realiseren. Ik vind dat de busverbinding voor heel Uithoorn nu goed toegankelijk is en ben bang dat dat gaat veranderen met de plannen die er nu liggen.

Antwoord
Het huidige bussysteem functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk.
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Dit past binnen de nieuwe visie van hoogwaardige lijnen met knooppunten. Een dergelijke verbinding past bovendien niet binnen het Stadsregiobeleid om parallelliteit te voorkomen, en levert extra exploitatiekosten op.
Op deze 'ruggengraat' in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar 'oude' bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen centrum straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de

meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.
Bij verstoringen is het mogelijk via overloopwissels een deel van de dienstregeling in stand te houden. Bij geplande werkzaamheden of langdurige verstoringen worden, net als nu, bussen ingezet.

Inspreker 198 **Reactie 423**
Veiligheid
De plannen zijn om de tram door de Legmeer te laten rijden. Een wijk waar veel schoolgaande en sportende kinderen door heen fietsen en lopen. En waar ik mij als toekomstige ouder zorgen om maak. Wanneer gaan de eerste ongelukken gebeuren?

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 198 **Reactie 424**
Ook ben ik bang voor meer criminaliteit in de omgeving van de tram. Een goed voorbeeld is de tram die in Amstelveen kwam waarbij ook de woninginbraken en criminaliteit toenam.

Antwoord
De gemeente Amstelveen heeft geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit is gestegen in de directe omgeving van de Amstelveenlijn.
Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en 'schoon&heel'. Voor het Programma van Eisen (PvE) voor de Concessie Amstelland-Meerlanden is een risicoanalyse sociale veiligheid in het openbaar vervoer uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het niveau van sociale veiligheid in het huidige openbaar vervoer in Amstelveen gelijk is aan Uithoorn. Uit deze risicoanalyse blijkt ook het aantal meldingen van incidenten gelinkt aan het OV weliswaar hoger is in Amstelveen, maar dat dit hogere aantal meldingen in verhouding staat tot het grotere aantal reizigers in Amstelveen ten opzichte van Uithoorn. Deze risicoanalyse is opgenomen als bijlage bij het genoemde PvE.

Er is is camerabewaking in de voertuigen en besteedt de vervoerder (verplicht) veel aandacht aan de sociale veiligheid.

Inspreker 198 **Reactie 425**
Woongenot Ik woon met plezier aan Langs de Baan. En ik denk dat u heel goed snapt dat het uitzicht dat ik nu heb vanaf mijn tuin/woonkamer heerlijk is. Een mooi stukje groen met een uitzicht wat veel privacy geeft. Dit zal veranderen wanneer er een tram in mijn achtertuin rijdt.. 10 x per uur een tram maak mijn woonplezier toch een stuk minder aangenaam.

Ik maak mij niet alleen zorgen om het uitzicht maar ook om het geluidsoverlast. Daarbij denk ik niet alleen aan de tram maar ook aan de spoorwegbomen. Een echt duidelijk antwoord over de normen van het geluid heb ik nog niet gekregen. En ik begreep dat daarover pas in het najaar nadat er een besluit is genomen duidelijkheid over komt?
Er gaat met de komst van de tramlijn een mooi stukje natuur verloren. Jammer want er gaat al zoveel groen verloren.

Antwoord
Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Langs het voorkeurstracé is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd. Per woning is uitgerekend hoeveel geluid er gemiddeld op de gevel komt als een tram over dit tracé gaat rijden. Op basis van dit onderzoek is duidelijk waar maatregelen vereist zijn om onder de voorkeursgrenswaarde te blijven. Op uw deel van het tracé is dat niet het geval. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. Zie p. 12 van deze reactienota voor de (boven)wettelijke maatregelen die aan uw deel van het tracé worden voorgesteld.
Overigens zou op de Spoordijk ook zonder tram waarschijnlijk groen verdwijnen aangezien hiervoor al vergevorderde plannen voor een busbaan door de Provincie bestonden. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Deze daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de tram zodanig in te passen dat er sprake blijft van een groene uitstraling.

Inspreker 199 Reactie 426
Waarom persé de uithoornlijn doortrekken naar Stationsstraat?
Stop de lijn achter het Shell station, maak daar een grote mooie parkeerplaats voor auto, scooters en fietsen. Je hoeft dan geen perrons en parkeerfaciliteiten te maken op de nu geplande plaatsen in Uithoorn.
Dat gaat ook niet passen want daar is met de bouw van de wijken geen rekening mee gehouden.
Dus kosten die gemaakt zouden moeten worden om 3 stoppunten in Uithoorn te maken kunnen nu besteedt worden aan een mooie, veilige en effectieve parkeerplaats achter het Shell station. Tevens is de bereikbaarheid van deze parkeerplaats voor mensen uit mijdrecht, Vinkeveen, de Kwakel, Aalsmeer etc heel groot vanwege de N201.

Antwoord
Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé bij die variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling “Meer OV voor minder geld” wordt hiermee niet gehaald.
Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 200 Reactie 427
Ik twijfel eraan of de mening van de inwoners van Uithoorn er nog toe doet. Zoals velen denk ik dat er al besloten is dat de Uithoornlijn er komt met als eindhalte het dorpscentrum. Toch wil ik mijn bezwaren nog kenbaar maken.

Antwoord
Van 2 tot en met 29 juni was de consultatieronde van de Uithoornlijn. Alle reacties die in deze periode zijn ingestuurd - zoals de uwe- worden opgenomen in de reactienota. Op basis van deze reactienota wordt het definitieve voorstel geformuleerd dat wordt voorgelegd aan de gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen, aan Gedeputeerde Staten van Provincie Noord-Holland en de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam. Zij besluiten in het najaar over het al dan niet voortzetten van de plannen voor de Uithoornlijn.

Inspreker 200 Reactie 428
De metro is een erg onbetrouwbaar vervoermiddel. Regelmatig is er storing.
Aangezien ik regelmatig reis met de metro spreek ik uit eigen ervaring.Nu zijn er nog genoeg alternatieven om toch in Amsterdam te komen, maar als er buslijnen verdwijnen zijn die er niet meer.
Wanneer er een metro stil staat, ligt meteen het hele netwerk plat. Met een bus is dit niet het geval. Vanuit Uithoorn ben je nu al heel snel bij de metro als je de bus naar Poortwachter neemt, dus qua snelheid om in Amsterdam te komen scheelt het niets.
Dus waarom die miljarden investeren in iets wat niet betrouwbaar en niet veel sneller is.

Antwoord
Bij verstoringen is het mogelijk via overloopwissels een deel van de dienstregeling in stand te houden. Bij geplande werkzaamheden of langdurige verstoringen worden, net als nu, bussen ingezet. U heeft het over het 'miljarden investeren'. De aanlegkosten worden in deze fase geraamd op 55-60 miljoen euro.

Inspreker 200 Reactie 429
Verder kan de veiligheid gegarandeerd worden?
Vooral de oversteek bij Aan de Zoom lijkt mij een lastige situatie te worden. Hebben jullie wel enig idee hoeveel kinderen daar met of zonder begeleiding van ouders deze oversteek moeten maken ?

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt.
Er zijn bij de kruispunten Randweg, Bieslook en Aan de Zoom op 12 dagdelen tellingen uitgevoerd, verspreid over meerdere seizoenen en verschillende dagen in de week. Op die manier is er een representatief beeld van het verkeer op deze kruispunten. Aan de Zoom kenmerkt zich als een zeer rustige 30 km woonstraat. Tijdens de momenten dat school of sport beginnen of uitgaan is het iets drukker. Dit is ter controle gesimuleerd in een verkeersmodel met de waargenomen verkeersbewegingen per 15 minuten en de beoogde tramfrequentie.

Inspreker 200 Reactie 430
De Uithoornlijn gaat dwars door Uithoorn, waardoor heel wat Uithoornaars overlast krijgen. De metro is namelijk niet geluidsarm. De metro komt bij sommige bijna in de achtertuin te liggen. Privacy gaat verloren bij deze woningen.

Antwoord
De huidige sneltram 51 wordt aangepast en vervangen door een moderne stillere tram.

Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Inspreker 200 Reactie 431

Ik denk dat vele mensen, die weinig of geen gebruik maken van het openbaar vervoer zich niet realiseren wat het betekent dat er buslijnen verdwijnen. Veel mensen weten ook niet hoeveel lawaai een metro maakt. Dus overlast voor de aanwonende.
U vindt volgens het artikel in de Nieuwe Meerbode dat er weinig mensen belangstelling tonen voor de Uithoornlijn. Ik denk dat de belangrijkste reden is, dat zolang men er geen last van heeft men ook niet reageert. De mensen, die dus weinig gebruik maken van het openbaar vervoer en ook niet langs het traject wonen zullen merendeels niet reageren.
En volgens velen is er al besloten dat de Uithoornlijn er komt, of men nu wel of niet reageert.

Antwoord

In alle stukken van de Uithoornlijn wordt open en duidelijk gecommuniceerd dat de tram de meeste buslijnen vervangt die nu rijden vanuit Uithoorn naar Amstelveen en Amsterdam.
Het artikel in de Nieuwe Meerbode geeft niet de mening van de projectorganisatie van de Uithoornlijn weer. Er is vanuit het project veel aandacht besteed aan het oproepen van mensen om te reageren. Aan het eind van de consultatie zal duidelijk worden hoeveel mensen een reactie hebben ingestuurd. Of dit veel of weinig is, is niet aan de projectorganisatie om te beoordelen.

Inspreker 200 Reactie 432

Ik vraag u vriendelijk bezint voor u aan de Uithoornlijn begint. Het behoud van buslijnen is een goedkopere optie. Het project gaat de burgers miljarden kosten, belastingen moeten omhoog en het woongenot voor velen wordt bedreigd.

Antwoord

Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
U meent dat de Uithoornlijn de burgers 'miljarden' kost. De kosten van de aanleg van de Uithoornlijn worden in deze fase geraamd op 55-60 miljoen euro.

Inspreker 201 Reactie 433

Graag wil ik reageren op de rapporten welke zijn opgesteld over de Uithoornlijn.
Allereerst is er gedegen onderzoek gedaan naar de mogelijkheden alvorens er een voorkeur is uitgesproken. Echter, in deze rapporten valt het mij op dat er voornamelijk gekeken wordt naar comfort in de zin van reistijd. Als ik alle rapporten naast elkaar neerleg, komt uit de verschillende conclusies naar voren dat de reistijdverkorting het reiscomfort in de toekomst zal doen verbeteren.
Als ik de lijnen bekijk en deze vergelijk met de huidige buslijnen van Uithoorn naar Amsterdam, waarvan ikzelf regelmatig gebruik maak, kan ik me hier niet in vinden.
Allereest zijn de opstaphaltes veel verder gelegen dan de huidige busbanen, waardoor ik langer moet lopen naar de opstapplek. Er gaan bussen rijden richting de opstaphaltes, dat kost me al één overstap.
Als ik in Amsterdam op bestemming wil komen, ben ik genoodzaakt om altijd over te moeten stappen. Persoonlijk heb ik hier een hekel aan, om uit een bus waarin ik vaak gewoon kan zitten over te moeten stappen naar een tram of metro waarin ik uit ervaring bijna altijd moet staan.
Daarbij is mijn bestemming het Haarlemmermeerstation. Om hier in de toekomst te komen met de Uithoornlijn is met de Uithoornlijn een mijl op zeven. De Uithoornlijn rijdt via Uithoorn-west naar Amstelveen-west, om vervolgens bijna horizontaal naar Amstelveen-oost te rijden en dan pas naar het noorden richting Amsterdam. Om bij het Haarlemmermeerstation te komen, zal ik weer richting west moeten reizen met wederom een overstap. Gezien het feit dat de OV chipkaart betalen per gereden kilometer is, lijkt mij dit duurder voor de reiziger.
Tien minuten eerder op de plaats van bestemming aankomen vergroot dit reiscomfort voor mij persoonlijk en medereizigers waarmee ik geregeld reis niet. Directe verbindingen op plaatsen in de stad, zonder overstappen zeer zeker wel.Daarnaas heb ik als (deeltijd) student (1996-1999 en 2009-2014) ervaren hoe onbetrouwbaar sneltram lijn 51 was. Wekelijks had ik te maken met storingen waardoor er alternatieven gezocht moesten worden om op de plaats van bestemming te komen.
Het gebrek aan informatie (bestuurders die niets konden vertellen over mogelijke oplossingen) hebben mij tot slot genoodzaakt om de fiets naar de stad te nemen, of met de bus en de trein via Bijlmer arena naar station Amstel te reizen. Ook het aantal haltes is enorm. Ook nadat er vijf haltes worden geschrapt zijn er teveel haltes waarop de tram moet stoppen.

Antwoord

De Uithoornlijn vervangt inderdaad de directe buslijnen naar Amstelveen en Amsterdam, maar de meeste bestemmingen blijven snel (vaak sneller) bereikbaar met een overstap op bus-/tram- en metrolijnen die zeer vaak rijden. De overstappunten zijn en worden comfortabel ingericht. Omdat de tram door een vrijliggende baan een betrouwbare dienstregeling en vaker gaat rijden dan de bus uur zal de reis in veel gevallen sneller zijn dan nu. In dit specifieke geval (Uithoorn - Haarlemmermeerstation) is een optie om op station Zuid over te stappen op bus (of mogelijk in de toekomst tram) 15 of op de halte Sacharovlaan over te stappen op lijn 172. Deze laatste zal echter naar verwachting meer vertraging gaan ondervinden zodat de eerste optie de snelste (36 minuten tegen 38 minuten nu met lijn 170) en de betrouwbaarste is.

Inspreker 202 Reactie 434

Wat voor vervoer er in Uithoorn zal gaan rijden is niet aan mij, waar de gemeente en stadsregio aan voor bij gaat is dat het vervoer per tram voor de inwoners van Uithoorn minimaal 30% duurder gaat worden. De inwoners zullen eerst naar een van de 3 haltes vervoert moeten worden om vervolgens op station zuid over te stappen op vervoer naar hun bestemming. Hoe jaag je mensen uit het openbaar vervoer weer in hun auto straks de enigste manier om snel en veilig op de plaats van bestemming te komen.
Op dit moment rijdt er een lijn 170 voor mij langs alle bestemmingen waar ik en met mij vele andere moeten zijn, snel en zonder omwegen. Jammer Jammer dat dit goede openbaarvervoer de nek omgedraaid gaat worden.

Antwoord

Het landelijk tariefsysteem blijft van toepassing. Daarin betaalt u - als u met de OV-chipcard reist- per afgelegde kilometer. Afhankelijk van herkomst en bestemming wijzigt dit aantal kilometers. Soms wordt het meer en soms juist minder. Het is niet duidelijk waar de door u genoemde '30% duurder' op is gebaseerd. Daar kunnen wij dus niet op reageren.
De Uithoornlijn vervangt inderdaad een aantal buslijnen waaronder de 170, maar de tram biedt voor de meeste reizen een even snel of sneller alternatief. Waar bussen nu nog de grootste reizigersstroom voor hun

rekening nemen, verschuift dat straks naarde tram. De tram is dan de ruggengraat van het OV in Uithoorn en zorgt voor een directe, snelle betrouwbare verbinding met Amsterdam Zuid, één van de grootste OV-knooppunten van de metropoolregio Amsterdam.
Op deze 'ruggengraat' in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar 'oude' bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.

Inspreker 203 Reactie 435
Ik ben een privé persoon.
Mijn benadering is geheel gebaseerd op mijn woonlocatie: Europarei Uithoorn en mijn meest bezochte POI's (Point of Interest, ofwel locaties die ik/men vaak aandoe(t)) buiten Uithoorn:
Amstelveen-busstation (en Schiphol), Amstelveen-centrum, Ziekenhuis Amstelland, Amsterdam Leidseplein/Museumplein, Amsterdag CS, Amsterdam West en Amsterdan VU-Ziekenhuis.
Hierbij mijn mening over de Uithoornlijn.
Voor alle duidelijkheid: ik ben er sterk op tegen - ik zie alleen nadelen. Mijn overwegingen.
Passend OVUit het deelonderzoek 7 blijkt dat de basis gedacht is het personenvervoer te optimaliseren door het gebruik van OV-knooppunten. Het vervoer gaat dan als volgt:
"Huidige locatie" -> (tot 800 m lopen) lokaal/wijk vervoer -> OV-knooppunt -> (evt. OV-knooppunt ->) lokaal/wijk vervoer -> "Bestemming".
Hierbij is niet gekozen voor een fijnmazig netwerk, waar veel 'huidige locaties' en 'bestemmingen' bereikbaar zijn met weinig lopen/overstappen, maar voor een systeem dat geoptimaliseerd is op het vervoeren van grote aantallen personen tegen de laagste kosten.
Bij een fijnmazig netwerk zou het vervoer als volgt gaan:
"Huidige locatie" -> (tot 400 m lopen) lokaal/wijk vervoer -> OV-knooppunt -> lokaal/wijk vervoer -> "Bestemming".
Ik begrijp goed dat het minimaliseren van kosten een rol speelt. Echter een OV-oplossing overwegen die geleid word door het minimaliseren van kosten, is niet toekomst bestendig.
Hierbij denk ik aan:
- terugdringing van CO2 uitstoot
- vergrijzing
- verlaging gemiddeld aantal werkuren per inwoner (meer vrije tijd dus), als gevolg van voortgaande automatisering (en invoering van het z.g. basisinkomen), wat meer en goedkope vervoersmogelijjkheden vraagt.
Deze punten dringen aan op een OV-vervoersoplossing die vooral fijnmazig is de OV-gebruiker op een eenvoudige manier van deur naar deur brengt.
Daarnaast is de voorgenomen eenmalige investering dermate groot (60 milj.), dat het overwegen in welke mate de gekozen oplossing toekomst bestendig is met een zicht van minimaal 25 jaar, zeer lonend is.
Voor zover ik gelezen heb in de recente nieuwsbrief is de vervoersbehoefte bijna lineair geextrapoleerd, zonder verwachte maatschappelijke veranderingen te incorporeren. Een gemiste kans.
Het is mogelijk dat het investeren van meer geld in een OV-oplossing voor Uithoorn, waarbij toekomstige ontwikkelingen wel meegenomen worden, tot een meer toekomstbestendige oplossing kan leiden.Op basis hiervan acht ik de gekozen oplossing niet passend.Fijnmazig OV'Fijnmazigheid' kent m.i twee kenmerken:
- per OV-lijn veel bereikbare POI's.
Hierdoor kan men met minder overstappen, meer POI's bereiken. Dit is van zeker belang voor ouderen (de vergrijzing) en indien men CO2 uitstoot van eigen gemotoriseerd vervoer wil beperken.
- korte loopafstand naar een halte NB. Het plaatsten van fietsenstallingen/ -kluizen bij OV-stations en haltes is geen verbetering van het OV maar een tegemoetkoming bij de afwezigheid van fijnmazigheid.Bus- en tramlijnenOp pagina 10 van de 'consultatienieuwsbrief dd juni 2016, tref ik 8 punten aan die de bus- en tramlijn betreffen.

Dit gaat over:
- 1 punt betreft de 3 haltes van de Uithoornlijn in Uithoorn
- 1 punt gaat over de lokale buslijn Meerwijk en Zijdelwaard mbt de aansluiting op de Uithoornlijn
- 1 punt betreft A'veen-Sacharovln e.d.
- 5 punten mbt de verbinding Wilnis (142), Kudelstaart e.d. (172), Mijdrecht - Breukelen (130), Haarlem e.d. (340) en Alphen a/d Rijn e.d. (147)

De niet-correcte conclusie is dat door de aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen, er geen noodzaak is om de directe buslijnverbindingen (142, 146, 170 en 174) te handhaven.
Deze conclusie is niet correct omdat:
- 5 punten gaan over OV-vervoer vanuit de regio naar Uithoorn en niet over OV-vervoer van Uithoorn naar Amsterdam/ Amstelveen en onderbouwen de conclusie dus niet;
- 1 punt gaat over de 3 Uithoornlijn haltes die op een enorme afstand liggen van ca 40% van de Uithoornse adressen en onderbouwen alleen de gedachte dat de loopafstand tot de 3 haltes voor 40% van de adressen in Uithoorn enorm is – in elk geval meer dan wenselijk en veel meer dan 800 m. Geen onderbouwing van de conclusie.
- en 1 punt gaat over busverbindingen Amstelveen-Sacharovlaan naar Amsterdam, waar m.i. nu nog onvoldoende over bekend is door het achterwege blijven van onderzoek op dit punt. Evenmin een onderbouwing van de conclusie.

En het 8ste punt betreft de lokale buslijn Uithoorn, Meerwijk en Zijdelwaard, waar nog geen route en frequentie informatie over beschikbaar is. Geen onderbouwing van de conclusie.
Daarnaast: ik mis de rechtstreeks verbinding met Schiphol, de locatie van het vliegveld en aanverwante activiteiten. Voor zove rik weet is Schiphol een zeer grote werkgever in de regio.
Lokale bus Uithoorn
In Meerwijk en Zijdelwaard zal een lokale bus ingezet worden om aan de uitgangspunten van het programma van eisen van de concessie te kunnen voldoen. Opmerkelijk is:
- dat deze oplossing ca 40% van de adressen van Uithoorn betreft;
- dat hier nog geen route en frequentie informatie over beschikbaar is.

Over de kenmerken van deze verbinding kan alleen gezegd worden, dat wil deze op termijn voldoen aan te stellen eisen:
- de frequentie gelijk zal moeten zijn aan die van de Uithoornlijn, indien het uitgangspunt is dat de kwaliteit van het OV mede relateert is aan reistijd;
- de rijtijden (1ste bus versus laatste bus) van deze busverbinding compleet dienen aan te sluiten op die van de Uithoornlijn.Regionaal vervoer

Er is goed aandacht gegeven aan het regionaal vervoer vanuit Uithoorn: het vervoer naar Breukelen, Haarlem, Alphen a/d Rijn en Kudelstaart.
Dat is prima. Het lijkt me dat veel van dit regionaal vervoer richting Uithoorn, als eindbestemming Amstelveen en Amsterdam heeft. Wil deze transportbehoefte passen in de gekozen oplossing van de Uithoornlijn, dan dient in elk geval het vervoer van Uithoorn naar de belangrijkste POI's geoptimaliseerd te worden.

Antwoord
De Uithoornlijn vervangt inderdaad de directe buslijn naar Amstelveen en Amsterdam, maar de tram biedt voor de meeste reizen een even snel of sneller alternatief. Waar bussen nu nog de grootste reizigersstroom voor hun rekening nemen, verschuift dat straks naar de tram. De tram is dan de ruggengraat van het OV in Uithoorn en zorgt voor een directe, snelle betrouwbare verbinding met Amsterdam Zuid, één van de grootste OV-knooppunten van de metropoolregio Amsterdam.
Op deze 'ruggengraat' in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar 'oude' bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.
Omdat de tram punctueel is en frequent rijdt, zal de reis in veel gevallen sneller zijn dan nu. De overstappunten zijn en worden comfortabel ingericht. Er hoeft geen rekening meer te worden gehouden met bussen die in de file komen en vertraging oplopen.

Inspreker 203 Reactie 436
Veiligheid en wooncomfort
Ik heb kennis genomen van de inpassingsplannen. Ik heb daaruit onvoldoende informatie gekregen over de voorgenomen veiligheidseisen van de zaken die hier onder vallen, zoals oversteekplaatsen en kruisingen. Daarnaast is het afwijzen van de plaatsing van geluidsschermen en andere geluidbeperkende maatregelen vooralsnog alleen gebaseerd op het minimaliseren van kosten en niet op het gerechtvaardigd omgaan met wensen inzake woongenot.
Ik had er geen idee van dat een gemeente de vrees van haar inwoners op dit punt zo snel en zo gemakkelijk als 'niet van groot belang' kan afdoen.

Antwoord
Er is geen sprake van het 'afwijzen van plaatsing van geluidsschermen en andere geluidbeperkende maatregelen' zoals u stelt. Juist niet. In het inpassingsontwerp staat omschreven welke maatregelen in ieder geval moeten worden genomen vanuit de wettelijke eisen. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Inspreker 204 Reactie 437
Hierbij laat ik weten dat ik TEGEN de komst van de Uithoornlijn ben.
En wel om de volgende redenen:
Bereikbaarheid ziekenhuis/ Schiphol
Doordat het hele openbaar vervoer zal veranderen is het voor de mensen in Uithoorn niet meer mogelijk om straks rechtstreeks naar het VU, Schiphol, Amstelveen centrum of Amsterdam Centraal te kunnen. Jammer want de busverbinding die er nu is komt langs alle belangrijke haltes.
Voordeel van een bus is wanneer deze stuk is er een vervangende komt. Bij een Tram (storing) is dit lastig te realiseren. Ik vind dat de busverbinding voor heel Uithoorn nu goed toegankelijk is en ben bang dat dat gaat veranderen met de plannen die er nu liggen.

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl

het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld. In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum. Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
Daarnaast vraagt u specifiek waarom er niet voor een bus op het vrijliggende tracé is gekeken. In het onderzoek "bus of tram" is geconcludeerd dat beide busvarianten een matige tot goede vervoerkwaliteit opleveren. Ze dragen echter niet bij aan de bezuinigingsopgave op de exploitatie van het openbaar vervoer. Doortrekking van de tram naar Uithoorn levert een goede vervoerskwaliteit op én de grootste bijdrage aan de bezuinigingsdoelstellingen. Daarom is in november 2015 door de stuurgroep besloten alleen de tramvarianten nader te onderzoeken.
Bij verstoringen is het mogelijk via overloopwissels een deel van de dienstregeling in stand te houden. Bij geplande werkzaamheden of langdurige verstoringen worden, net als nu, bussen ingezet.

Inspreker 204 Reactie 438
Veiligheid
De plannen zijn om de tram door de Legmeer te laten rijden. Een wijk waar veel schoolgaande en sportende kinderen door heen fietsen en lopen. En waar ik mij als toekomstige ouder zorgen om maak. Wanneer gaan de eerste ongelukken gebeuren?

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 204 Reactie 439
Ook ben ik bang voor meer criminaliteit in de omgeving van de tram. Een goed voorbeeld is de tram die in Amstelveen kwam waarbij ook de woninginbraken en criminaliteit toenam.

Antwoord
De gemeente Amstelveen heeft geen gegevens waaruit blijkt dat decriminaliteit is gestegen in de directe omgeving van de Amstelveenlijn.
Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij dev

erdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en 'schoon&heel'. Voor het Programma van Eisen (PvE) voor de Concessie Amstelland-Meerlanden is een risicoanalyse sociale veiligheid in het openbaar vervoer uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het niveau van sociale veiligheid in het huidige openbaar vervoer in Amstelveen gelijk is aan Uithoorn. Uit deze risicoanalyse blijkt ook het aantal meldingen van incidenten gelinkt aan het OV weliswaar hoger is in Amstelveen, maar dat dit hogere aantalmeldingen in verhouding staat tot het grotere aantal reizigers in Amstelveen ten opzichte van Uithoorn. Deze risicoanalyse is opgenomen als bijlage bij het genoemde PvE.
Daarnaast is er camerabewaking in de voertuigen en besteedt de vervoerder (verplicht) veel aandacht aan de sociale veiligheid.

Inspreker 204 Reactie 440
Woongenot
Ik woon met plezier aan Langs de Baan. En ik denk dat u heel goed snapt dat het uitzicht dat ik nu heb vanaf mijn tuin/woonkamer heerlijk is. Een mooi stukje groen met een uitzicht wat veel privacy geeft. Dit zal veranderen wanneer er een tram in mijn achtertuin rijdt.. 18 x per uur een tram maak mijn woonplezier toch een stuk minder aangenaam. Het is toch van de zotte dat de gemeente Uithoorn toestemming wil geven om het trace van de tram grotendeels langs de achtertuin van veel bewoners te laten lopen. Langs de voordeur kan ik inkomen maar de achtertuin is toch wel een erge inbreuk in de privacy van de bewoners.Ik maak mij niet alleen zorgen om het uitzicht maar ook om het geluidsoverlast. Daarbij denk ik niet alleen aan de tram maar ook aan de spoorwegbomen. Een echt duidelijk antwoord over de normen van het geluid heb ik nog niet gekregen. En ik begreep dat daarover pas in het najaar nadat er een besluit is genomen duidelijkheid over komt?
Er gaat met de komst van de tramlijn een mooi stukje natuur verloren. Jammer want er gaat al zoveel groen verloren.

Antwoord
Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Inspreker 204 Reactie 441
Dan het parkeerprobleem. Aangezien de meeste busverbindingen in Uithoorn lijken te vervallen zullen de meeste forensen met de fiets en de auto richting de tramhalte gaan. Nergens in de plannen kan ik terugvinden dat er rekening is gehouden met de eventuele extra parkeerruimte rondom de haltes voor de forensen die met de tram willen reizen. De gehele wijk Legmeer is ontwikkeld in de jaren 70 en is eigenlijk nu al niet meer berekend op het aantal auto's die elke dag in de wijk staan. Laat staan de auto's van de forenzen die er dan bij komen.

Antwoord
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te

leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Inspreker 205 Reactie 442
Middels deze email willen wij aangeven dat wij tegen de Uithoornlijn zijn. Niet alleen vanwege de hoge kosten voor de aanleg maar veel belangrijker het verlies van de goede verbindingen per bus (van 22 naar 3!)

Antwoord
De Uithoornlijn vervangt inderdaad een aantal directe buslijnen. De tram zorgt voor een even snel of sneller alternatief. De tram is dan de ruggengraat van het OV in Uithoorn en zorgt voor een directe, snelle betrouwbare verbinding met Amsterdam Zuid, één van de grootste OV-knooppunten van de metropoolregio Amsterdam.
Op deze 'ruggengraat' in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio.
Omdat de tram punctueel is en frequent rijdt, zal de reis in veel gevallen sneller zijn dan nu. De overstappunten zijn en worden comfortabel ingericht. Er hoeft geen rekening meer te worden gehouden met bussen die in de file komen en vertraging oplopen.

Inspreker 205 Reactie 443
en de veiligheid van onze kinderen. Zij fietsen dagelijks zelfstandig naar de Brede School, maar met een tramovergang is dat veel te gevaarlijk.

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 206 Reactie 444
Mijn man en ik zijn TEGEN de Uithoornlijn. Onze redenen zijn als volgt:

- Zoveel geld uitgeven voor 3 (!) haltes Belachelijk!!!!
- Het OV met de bus zoals dit nu is geregeld in Uithoorn is hartstikke goed. Iedereen heeft een halte op loopafstand in de buurt, ongeacht waar je woont. Met de komst van de Uithoornlijn gaan (bijna) alle bushaltes verdwijnen waardoor het grootste deel van de inwoners geen OV richting Amstelveen/Amsterdam meer op loopafstand heeft. De Uithoornlijn betekent dus een zeer grote ACHTERuitgang i.p.v. vooruitgang.

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet momenteel goed. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld. In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum. Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 206 Reactie 445
Mooie stukken groen waar mensen in alle rust een mooie wandeling kunnen maken (bij de Legmeer) verdwijnt.

Antwoord
Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Deze daaruit bleek dat er geen beschermde diersoortenen/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de tram zodanig in te passen dat er sprake blijft van een groene uitstraling.

Inspreker 206 Reactie 446
Er gebeuren zelden ongelukken met de bussen, dit is met de sneltram in Amstelveen wel anders. De kans op (dodelijke) ongelukken wordt met de Uithoornlijn veel groter.

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (*safety board*) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een 'gewone' lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject.

Inspreker 206 Reactie 447

Met de komst van de sneltram in Amstelveen is de criminaliteit incl. junks en zwervers uit Amsterdam ook naar Amstelveen gekomen. Hier zitten we niet op te wachten. Doordat er in de bus nog controle bij de buschauffeur is hebben we daar nu geen last van.

Antwoord

De gemeente Amstelveen heeft geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit is gestegen in de directe omgeving van de Amstelveenlijn.
Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en 'schoon&heel'. Voor het Programma van Eisen (PvE) voor de Concessie Amstelland-Meerlanden is een risicoanalyse sociale veiligheid in het openbaar vervoer uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het niveau van sociale veiligheid in het huidige openbaar vervoer in Amstelveen gelijk is aan Uithoorn. Uit deze risicoanalyse blijkt ook het aantal meldingen van incidenten gelinkt aan het OV weliswaar hoger is in Amstelveen, maar dat dit hogere aantal meldingen in verhouding staat tot het grotere aantal reizigers in Amstelveen ten opzichte van Uithoorn. Deze risicoanalyse is opgenomen als bijlage bij het genoemde PvE.
Daarnaast is er camerabewaking in de voertuigen en besteedt de vervoerder (verplicht) veel aandacht aan de sociale veiligheid.

Inspreker 207 Reactie 448

Liever gisteren dan vandaag de uithoornlijn! Maar waarom niet meer tijdwinst dan nu voorzien is?

Antwoord

De belangrijkste reden om voor de Uithoornlijn te kiezen, is dat deze vooral op de langere termijn de beste garantie geeft op hoogwaardig, betrouwbaar openbaar vervoer tussen Uithoorn en Amsterdam.
Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de busvertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt.
Voor de meeste bestemmingen geldt inderdaad dat de reistijd, soms wel met een extra overstap, iets afneemt of gelijkblijft ten opzichte van nu. De reistijd bestaat uit looptijd van en naar de halte, wachttijd, rijtijd in de tram en wachttijd bij een overstap. Omdat de tram zeer vaak rijdt is de wachttijd gering. De rijtijd is optimaal vanwege de vrije baan en het feit dat daardoor geen vertraging optreedt. De rijtijd is dus maar een deel van de reistijd. Voor sommige reizen moet extra worden overgestapt of verder gelopen en dat gaat dan weer ten koste van de rijtijdwinst in de tram. Daarnaast is een extra voordeel van de tram de betrouwbaarheidswinst. Omdat de tram stipt rijdt hoef je niet 'een tram eerder 'te nemen om zeker te weten dat je op tijd zult zijn.

Inspreker 208 Reactie 449

Ik maak bezwaar tegen de Metro Uithoornlijn 51 die door getrokken wordt vanuit Amstelveen naar Uithoorn.Ik voorzie best wel veel problemen, de schoolkinderen die naar de Brede school moeten, ze rijden nu al met zijn vijven naast elkaar op de fiets en dan moeten ze straks ook nog langs spoorbomen, die zien ze niet eens, auto's hebben ze ook geen pardon voor. Ze zitten al fietsend op hun telefoon en dit wordt dus een hele gevaarlijke situatie.

Antwoord

De Uithoornlijn is geen doortrekking en/of verlening van de huidige Metrolijn 51. In december 2015 is het uitvoeringsbesluit voor de ombouw van de Amstelveenlijn van metro naar hoogwaardige tramverbinding genomen. U kunt en hoeft daarom geen bezwaar aan te tekenen tegen een Metrodoortrekking.
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.

Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 208 Reactie 450
Tevens is onze mooie oude spoordijk een stukje natuur dat gebruikt wordt voor de wandelaars en is tegelijk een uitlaatgebied voor honden, daar mogen ze los lopen en daar hebben we niet zoveel plekken van in Uithoorn.

Antwoord
Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan inderdaad in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk.

Inspreker 208 Reactie 451
Ook de kosten die het met zich mee gaat brengen, er wordt geschat zo'n 60 miljoen, nou ik denk dat het veel te weinig is en dat het niet gaat lukken.Het geld kan beter besteedt worden aan voetpaden want die zijn er erg weinig in Uithoorn. Wel mooie stroken aanleggen met planten, maar onderhouden is ook een ding, gebruik daar het geld maar voor want dit wordt nu slecht of bijna niet gedaan.

Antwoord
De kosten van aanleg van de Uithoornlijn tot aan eindpunt Dorpcentrum worden op dit moment geraamd op 55-60 miljoen euro. De Stadsregio Amsterdam neemt daarvan 95% voor haar rekening. De overige 5% wordt opgebracht door gemeente Uithoorn, gemeente Amstelveen en provincie Noord-Holland. Bij het voorkeursbesluit in het najaar zal duidelijk worden wat het voorstel voor de bijdrage van gemeente Uithoorn zal zijn. De afweging van de besteding van publiek geld is aan de raden.

Inspreker 208 Reactie 452
Dan als laatste denk ik aan de overlast van de hangjongeren die straks als onze mooie sloot gedempt wordt en daar vlak naast Zonnedauw een fietsenstalling komt, de jongeren wel weer eens rottigheid gaan uithalen.

Antwoord
Bij de planuitwerking zal rekening worden gehouden met de inrichting van de haltes om sociale veiligheid te bevorderen en bijvoorbeeld "hangen" te voorkomen.

Inspreker 208 Reactie 453
En dan al die auto's, waar moeten die allemaal parkeren? De buurt is al druk genoeg met auto's.

Antwoord
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.

Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.

Inspreker 208 Reactie 454

En dan ook nog onze buslijnen weg halen, die ons nu toch netjes overal brengen, naar Amsterdam centraal of busstation Amstelveen, het ziekenhuis in Amstelveen en ga zo maar door, ik vind het allemaal te triest voor woorden, ik ben dan ook tegen de komst van de tram of metro in Uithoorn.

Antwoord

De Uithoornlijn vervangt inderdaad een aantal directe buslijnen. De tram is dan de ruggengraat van het OV in Uithoorn en zorgt voor een directe, snelle betrouwbare verbinding met Amsterdam Zuid, één van de grootste OV-knooppunten van de metropoolregio Amsterdam.
Op deze 'ruggengraat' in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar 'oude' bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.

Inspreker 209 Reactie 455

Middels dit schrijven wil ik mijn ongenoegen uiten over de mogelijke komst van de tram "Uithoornlijn". Met name de volgende punten geven voor mij de doorslag om GEEN tramlijn in Uithoorn te realiseren:
1. Langere reistijden en grotere loopafstanden naar een opstappunt. Met name voor ouderen is dit een probleem.

Antwoord

Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder. Omdat de tramverbinding veel sneller op de grote overstapknooppunten in Amstelveen en Amsterdam is dan de bus, compenseert dit de extra tijd die nodig is om met de bus naar een tramhalte te reizen.

Inspreker 209 Reactie 456

2. Geluidsoverlast / vermindering woongenot door passeren van ruim 150 trams per etmaal(!)

Antwoord

Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw woning geen sprake van. Wij investeren echter wel in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs het tracé.

Inspreker 209 Reactie 457

3. De verkeersveiligheid zal ernstig verslechteren door overstekende schoolkinderen op de fiets.

Antwoord

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 209 Reactie 458

4. Geldverslindend project; weer een reden om de Gemeentelijke Belasting te laten stijgen.
Bovenstaande punten zijn voor mij de belangrijkste redenen om GEEN Uithoornlijn te realiseren.

Antwoord

De kosten van aanleg van de Uithoornlijn tot aan eindpunt Dorpcentrum worden op dit moment geraamd op 55-60 miljoen euro. De Stadsregio Amsterdam neemt daarvan 95% voor haar rekening. De overige 5% wordt opgebracht door gemeente Uithoorn, gemeente Amstelveen en provincie Noord-Holland. Bij het voorkeursbesluit in het najaar zal duidelijk worden wat het voorstel voor de bijdrage van gemeente Uithoorn zal zijn. De afweging van de besteding van publiek geld en de dekking van de bijdrage is aan de gemeenteraden en de regioraad.

Inspreker 210 Reactie 459

Naar mijn mening is het onzin om een tramlijn aan te leggen alleen voor de spits.

Antwoord

Het voordeel van de tram is niet alleen de grotere capaciteit in de spits, maar ook een efficiëntere en betrouwbaardere verbinding, ook in de daluren.

Inspreker 210 Reactie 460

Het wordt hier een grote rotzooi, mensen kunnen de woonwijk niet meer uit, slapen hoeven we ook al niet meer dus bazen hebben niets meer aan deze medewerkers, misschien allemaal maar vroeg de AOW in. Door de vliegtuigen krijg je al niet genoeg slaap, de 201 hoor je, zoeven van de banden, klinkt lekker 's nachts, ja de geluidschermen zijn uiteindelijk ook nooit geplaatst, toen was het geld zeker op en dat zal straks ook wel weer aan de orde zijn, mooie praatjes maar wat er van terecht komt zal niet veel zijn. Dat zie je hier bij de fietsbrug, lopen met je hond, hoezo jij bent ook nog een weggebruiker, wandelaars kunnen rustig van de weg gemaaid worden, wij fietsen hier toch.

Antwoord

In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs het tracé. Aan de hand van meerdere tellingen is onderzocht of de komst van de tram de mogelijkheden om uw wijk te verlaten zodanig beperkt dat maatregelen noodzakelijk zijn. Daaruit is gebleken dat dit niet het geval is.

Inspreker 210 Reactie 461

Degene die dit alles bedenkt weet niet wat er gaande is, aan het einde van de dijk zijn nieuwe huizen gebouwd, reclame, leuk wonen aan het water, ze hadden direct moeten melden, als u er gaat wonen krijt u een tram door uw tuin, één woord heb ik er voor EEN GROTE SCHANDE. Heeft meneer Polak daar ook een leuk huisje gekocht dat hij de rest van zijn leven van dat geweldige project kan genieten, nee zo stoer was hij niet, wist wat er ging gebeuren en heeft een veilige woning gezocht, was het liefst in een andere plaats gaan wonen maar helaas dat kan niet als wethouder heeft hij toch nog een verplichting.

Antwoord

Op deze persoonlijke aantijging gaan we hier niet in.

Inspreker 210 Reactie 462

De straten zullen hier vol komen te staan met auto's die 's avonds pas weer verdwijnen.

Antwoord

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Inspreker 210 Reactie 463

Fijn wonen in Uithoorn, die hele tramlijn wordt een fiasco, slimme zet, dacht het niet. Kost alleen maar heel, heel, veel geld, en de beraming die er ligt daar komen ze vast dik te kort aan, zie metro Amsterdam, kunnen ook zo goed rekenen. Maak maar een dubbele prijs kan het niet tegen vallen. Een ding hoop ik dat er niet een rooie cent belasting van ons in dit project zit maar daar leven jullie toch van. Zie de honden belasting, afschaffen zou ik zeggen want er wordt totaal niets voor honden gedaan, nergens hangen poepzakken, andere steden hebben afbreekbare plasticzakken, nee Uithoorn daar mag je betalen voor heel iets anders onder de naam hondenbelasting. Wat een gemeente.

Antwoord

In iedere fase van een project wordt een raming gemaakt en er vindt een second opinion plaats op de raming van de kosten. In de planstudie is een raming gemaakt van het tracé met drie haltes (eindpunt Dorpscentrum). In deze raming bedragen de aanlegkosten tussen de 55 en 60 miljoen euro. Met dit cijfer is ook gewerkt in de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse en is op deze basis vergeleken met de andere tram-en busvarianten. Voor het voorkeursbesluit in het najaar is de second opinion op de raming afgerond. Hoe verder een project wordt uitgewerkt, hoe zekerder de juistheid van de raming is. In het project is tevens ruime aandacht voor risicomanagement.
Het project Uithoornlijn heeft geen invloed op de hondenbelasting in gemeente Uithoorn. We nemen uw opmerking daarover derhalve ter kennisgeving aan.

Inspreker 210 Reactie 464

De tram is klink klare onzin, mensen zijn blij met de bus, zet er een paar extra neer in de spits, stuk goedkoper. Zoals meneer Polak zegt zal Uithoorn meer op de kaart komen te staan, denkt hij nou werkelijk dat mensen hier komen winkelen, alles ligt verspreid, er is hier geen stadskern en dat zal nooit lukken voor een groot publiek, gedachten zijn groter dan het is, Uithoorn is en blijft een dropje. We kunnen er geen Amsterdam van maken misschien een nieuwe uitdaging voor meneer Polak om daar wethouder te worden, kan hij groots denken.

Antwoord

Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld. In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum. Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 210 Reactie 465

Zoals genoemd zullen er overdag weinig of geen mensen heen en weer reizen, alleen inbrekers zullen een kijkje komen nemen hoe het hier aan toe gaat, kunnen ze in vakantietijden leuk gebruik van maken, dat is al vaker gebleken, kijk naar Amstelveen en nu zijn wij aan de beurd, vergoed de gemeente al de schade, ze kunnen lekker snel wegkomen met de tram. Helaas willen ze niet toegeven dat het zo in de praktijk werkt want we hebben onze zin gezet op het doortrekken van de tram en dat drammen we lekker door wat de bezwaren ook zijn uiteindelijk tellen wij toch niet en de dierenwereld al helemaal niet, weg alle vogels en ander klein spul dat er leeft, kan ons het schelen wij krijgen onze zin en dat is belangrijk, krijg je misschien wel een schouderklopje want dan geven we weer werkgelegenheid en staan op de kaart als Wereldstad van Nederland. Werkgelegenheid is maar tijdelijk, voorbijgaande aard, mensen gaan verder misschien zoeken naar een andere woning ver weg van deze onzin en het verkwisten van geld maar daar is Nederland goed in. Al met al mag ik van ganse harte hopen dat er geen Uithoornlijn komt, het is een bijzonder slecht, onnodig en dikke geldverspilling. Mag hopen dat er nog één iemand slim is tussen de mensen die dit beoordelen.

Antwoord

De gemeente Amstelveen heeft geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit is gestegen in de directe omgeving van de Amstelveenlijn. Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en 'schoon&heel'. Voor het Programma van Eisen (PvE) voor de Concessie Amstelland-Meerlanden is een risicoanalyse sociale veiligheid in het openbaar vervoer uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het niveau van sociale veiligheid in het huidige openbaar vervoer in Amstelveen gelijk is aan Uithoorn. Uit deze risicoanalyse blijkt ook het aantal meldingen van incidenten gelinkt aan het OV weliswaar hoger is in Amstelveen, maar dat dit hogere aantal meldingen in verhouding staat tot het grotere aantal

reizigers in Amstelveen ten opzichte van Uithoorn. Deze risicoanalyse is opgenomen als bijlage bij het genoemde PvE.

Inspreker 211 Reactie 466

Mijn mening is dat het absoluut nodig is dat Uithoorn een goede tramverbinding krijgt. Uithoorn wordt anders een slapende gemeente. Het is zowel voor de ouderen als voor de jongeren heel belangrijk dat er een goede en snelle verbinding komt met de omliggende gemeenten.

Antwoord

Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 212 Reactie 467

Hierbij wil ik aangeven dat ik me ernstig zorgen maak over de verminderde bereikbaarheid van Amsterdam met het OV. Ik maak nu bewust gebruik van het OV om naar mijn werk te gaan in Amsterdam Zuid-Oost. Dat gaat heel goed met de 146, die in ongeveer 30 minuten van Uithoorn naar ZO rijdt.
Milieutechnisch vindt ik het fijn om de bus te nemen. En dit is een redelijke reistijd. Dat gaat veranderen als de buslijnen niet meer van Uithoorn naar Amsterdam gaan rijden. Als er altijd overgestapt moet worden dan zie ik mij genoodzaakt om gebruik te gaan maken van de auto. Om geen kostbare tijd, die ik liever aan mijn kinderen besteedt, te verliezen.
Ik zie vooralsnog geen enkel voordeel van het doortrekken van de tramlijn, aangezien deze er veel langer over doet, en regelmatig storingen heeft. Ik spreek uit ervaring, ik heb twee jaar bij het Amstelstation gewerkt en om de haverklap was het mis. Kortom hou de buslijnen 146, 142 en 170 in stand!!

Antwoord

Het huidige bussysteem functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk.
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. Op deze ‘ruggengraat’ in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar ‘oude’ bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost. Zo zal de reis tussen Uithoorn busstation en Amsterdam Zuidoost in ongeveer 38 minuten duren tegen bijna 50 minuten nu.
Na de ombouw van de Amstelveenlijn en het nieuwe trammaterieel zal dit traject minder storingsgevoelig zijn dan met de huidige lijn 51 het geval is. Bij onverhoopte verstoringen is het mogelijk via overloopwissels een deel van de dienstregeling in stand te houden. Bij geplande werkzaamheden of langdurige verstoringen worden, net als nu, bussen ingezet.

Inspreker 213 Reactie 468

Ik voel de behoefte tegenwicht te bieden aan de agressieve geluiden van de tegenstanders. Laat maar komen, die Uithoornlijn! Sneller rechtstreeks vervoer naar centrum Amsterdam is welkom. Graag wel minder haltes in Amstelveen. Tussen Poortwachter en VU zijn er nu idioot veel, dat haalt het snelle karakter er wel af.

Antwoord

Bij de ombouw van de Amstelveenlijn worden inderdaad enkele haltes opgeheven zodat de tram een kortere reistijd heeft.

Inspreker 214 Reactie 469

Hierbij deel ik u mede dat ik tegen het voorgestelde traject van de Uithoornlijn ben. Er wordt onvoldoende rekening gehouden met de ouderen. De afstand naar de haltes is veel te lang. De verplichte overstap op Station Zuid is onveilig. Het lijkt wel of de NoordZuidlijn extra passagiers nodig heeft om enigszins rendabel te zijn. Bovendien is het te gek dat de rechtstreekse verbinding met het stadshart Amstelveen verloren gaat. Financieel gaan ook de ouderen hier weer op achteruit: de jaarkaart van Conne12ion ad 125 euro voor de verbinding naar b.v. Amsterdam zal door de tramlijn wel verdwijnen.

Antwoord

Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.Omdat de tramverbinding veel sneller op de grote overstapknooppunten in Amstelveen en Amsterdam is dan de bus, compenseert dit de extra tijd die nodig is om met de bus naar een tramhalte te reizen.
De kosten voor een abonnement zijn nog niet bekend en afhankelijk van de vervoerder. Wel zullen deze gebaseerd zijn op de landelijke tariefsystemen zoals die o.a. voor de OV-chipcard gelden. Deze zijn afhankelijk van de afgelegde afstand. Station Amsterdam-Zuid wordt de komende 10 jaar compleet verbouwd en er komt een compact tram/trein/metro/busstation voor terug, dat sociaal veilig is.

Inspreker 215 Reactie 470

Wij zijn VOOR de komst van de tram vanuit Amstelveen-Westwijk naar Uithoorn centrum. Als het kan zo snel mogelijk. Nog beter is met uw collega's van de provincie Utrecht overleg te voeren om de tram maar meteen door te trekken naar Mijdrecht. Kan mooi over de bestaande voormalige spoordijk!
Dan kunnen wij vanuit De Ronde Venen er ook gebruik van maken. Nu moeten we ervoor naar Uithoorn. Op voorhand ook geen probleem. Zie ook de voorbeelden van doorgetrokken tramlijnen rondom Den Haag, Rotterdam en Utrecht.
De wegen worden steeds voller! Veel succes met de plannen en nu doorpakken!!

Antwoord

Op dit moment is doortrekking naar Mijdrecht niet aan de orde, omdat de afstand die moet worden overbrugd lang is en het niet veel extra reizigers oplevert. De Stadsregio stemt met de aangrenzende concessieverleners continu het aanbod en de infrastructuur voor openbaar vervoer af. Dan gaat het zowel om de bestaande concessies als om de toekomstvisie.

Inspreker 216 Reactie 471

Ik ben woonachtig in Amsterdam (1 straat onder het centrum) en werk sinds september 2015 bij Gemeente Uithoorn. Ik heb de afgelopen maanden via verschillende routes gereisd vanuit A'dam naar Uithoorn met het ov:met fiets naar Haarlemmermeerplein en daar met bus 142 of 170 met metro naar poortwachter en dan bus 142 of 170 met verschillende trams naar Van Baerlestraat/Haarlemmermeerplein en daar bus 142 of

170(en ik heb collega's die het ook geprobeerd hebben via Bijlmer en Breukelen en daar ook niet enthousiast van werden)
Ik heb uiteindelijk een elektrische fiets gekocht, omdat dat de prettigste manier is om te reizen (ondanks dat via de Amsteldijk met name in het donker en met regen qua veiligheid niet prettig is te rijden en je via andere routes tussen de 16 en 27 stoplichten hebt). Echter is het met slecht weer niet prettig om bijna een uur te fietsen. En denkend aan andere mensen: niet iedereen kan fietsen of heeft budget voor een elektrische fiets.
Als je niet kunt fietsen ben je verplicht om met twee voertuigen te reizen (en waarschijnlijk de benenwagen). Eén van die voertuigen is altijd de bus. Als ik kijk naar de keren dat ik heb gereisd met ov: Ik vermoed dat 4 op 5 keer ik geen goede aansluiting had op de twee voertuigen en meer dan 10 min. moest wachten. Dat lag vaak aan lijn 51 (wat altijd een zwakke lijn is geweest), maar ook aan dat de bussen te laat waren of eerder vertrokken waren.
Vertraging is zeer frustrerend. Niet het wachten is het probleem, maar de onzekerheid of vervoersmiddel wel gaat komen. In mijn geval heb ik mijn mindset aangepast naar: je hebt naar alle waarschijnlijkheid vertraging en als je wel aansluiting hebt is dat mooi meegenomen. Op die manier sta ik er – gek genoeg – wat positiever in. Daarnaast keer ik soms gewoon om en ga thuiswerken. Beiden oplossingen zouden niet hoeven.
Ik ben voorstander van de Uithoornlijn. Daarnaast ben ik voorstander van Voorkeursvariant Uithoornlijn.
Ik vind het jammer dat met deze variant er nog steeds overgestapt moet worden, want dit kost altijd tijd. Overstappen op de Zuidas is echter al fijner dan bij Poortwachter (waar helemaal geen voorzieningen zijn als bijv. (toilet, eten, winkels, informatie afdeling enz). Echter is reizen met een sneltram veel prettiger dan met een bus. Vaak is de luchttoevoer prettiger. Daarnaast is er minder kans op reismisselijkheid.Ik denk verder dat er meer mensen vanuit Amsterdam in Uithoorn willen werken nu de verbinding beter is. Ben natuurlijk voorstander van dat de tram meedraagt aan de bezuinigingsopgaven. De haltes lijken mij goed onderzocht. Een stop bij Busstation en Dorpscentrum lijkt mij noodzakelijk. Ik denk dat dit het Dorpscentrum ook goed zal doen (horeca, winkels).

Antwoord
Uw persoonlijke ervaringen sluiten aan bij onze waarnemingen. Niet alleen de snelheid van de reis is belangrijk, maar juist ook de betrouwbaarheid. Dit laatste komt vaak niet in de berekeningen tot uitdrukking, maar levert wel veel kwalitatieve winst op. Op de tramlijn naar Uithoorn gaat nieuw materieel rijden, dat minder storingsgevoelig is dan het huidige materieel van lijn 51.

Inspreker 216 Reactie 472
Goed dat er geen overschrijding is aan wettelijke geluidsnormen. Wat betreft het veiligheidsplan raad ik aan om ook goed af te stemmen met Sociaal Domein om bij voorbaat de kans op (jeugd)overlast tegen te gaan of iig te beperken.

Antwoord
Dank voor uw tip. Wij nemen dit mee in een volgende projectfase.

Inspreker 217 Reactie 473
Als bewoner van De Legmeer / Uithoorn heb ik de volgende bezwaren tegen de huidige plannen:
1. De geplande 3 haltes binnen de gemeente wegen niet op tegen het nu voorhanden zijnde fijnschalige netwerk aan haltes. Zowel op heen-als terugreis is een langere weg te gaan vanaf de woning naar de tramopstapmogelijkheid respectievelijk andersom. Huidige loopafstanden verdwijnen: scooter (brom)fiets of zelfs motor of auto komen noodzakelijkerwijs in beeld ter overbrugging.

Antwoord
Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder. Omdat de

tramverbinding veel sneller op de grote overstapknooppunten in Amstelveen en Amsterdam is dan de bus, compenseert dit de extra tijd die nodig is om met de bus naar een tramhalte te reizen.

Inspreker 217 Reactie 474

2. Rond de 3 geplande lokaties zal tevens een uitgebreide faciliteit aan parkeergelegenheden moeten komen voor auto's en brommers/scooters/fietsen. Geen verbetering voor de plaatselijke omgevingskwaliteit, zoals elders valt waar te nemen.

Antwoord

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Inspreker 217 Reactie 475

3. Eventueel resterende buslijnen zullen in frequentie gaan afnemen of zelfs wegvallen. De huidige mogelijkheden om vanuit de diverse woonwijken in Uithoorn direct per bus naar Stadshart Amstelveen te reizen komen ongetwijfeld in het gedrang of zelfs te vervallen.

Antwoord

De Uithoornlijn vervangt inderdaad de directe buslijnen. De tram is dan de ruggengraat van het OV in Uithoorn en zorgt voor een directe, snelle betrouwbare verbinding met Amsterdam Zuid, één van de grootste OV-knooppunten van de metropoolregio Amsterdam.
Op deze 'ruggengraat' in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar 'oude' bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.
Voor Amstelveen-centrum moet inderdaad worden overgestapt. Dat kan via Amstelveen-Sacharovlaan of via Ouderkerkerlaan, waarvandaan 10-12 x per uur een R-netlijn naar Stadshart rijdt.

Inspreker 217 Reactie 476

4. Het gevaarsaspect voor de vele schoolkinderen naar Legmeer-West valt op de kruispunten met de tram alleen op te lossen middels tunnels, overigens niet bepaald geschikt voor de voetgangers onder hen. Het is dus vragen om gevaarzettende situaties, vooral daar de tram een sneltram is en dus vaart houdt.

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.

Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 217 Reactie 477
5. Uithoorn is voor zijn overleven echt niet afhankelijk van een sneltramverbinding. Het huidige buslijnnetwerk kan buiten de bebouwde kommen van Uithoorn en A'veen uitwijken naar de op dezelfde oude spoordijk aan te leggen busbaan. Overstappen in Amstelveen op de tram blijft een optie.

Antwoord
U vraagt specifiek waarom er niet naar een bus op het vrijliggende tracé is gekeken. In het onderzoek "bus of tram" is geconcludeerd dat beide busvarianten een matige tot goede vervoerkwaliteit opleveren. Ze dragen echter niet bij aan de bezuinigingsopgave op de exploitatie van het openbaar vervoer. Doortrekking van de tram naar Uithoorn levert een goede vervoerskwaliteit op én de grootste bijdrage aan de bezuinigingsdoelstellingen. Daarom is in november 2015 door de stuurgroep besloten alleen de tramvarianten nader te onderzoeken.

Inspreker 218 Reactie 478
Laat toch de bus 170 blijven! Het is de bus waar de meeste mensen van Uithoorn veel plezier van hebben De bus gaat naar het Amstelveense winkelcentrum, de Schouwburg en Bioscoop.
In Amsterdam naar het Concertgebouw en de musea en de Dam, naar centraal Station, Het is de bus die bij Uithoorn hoort De tram gaat alleen maar naar Amsterdam Zuid, wat moet ik daar

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld. In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum. Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze

reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De Uithoornlijn vervangt dus inderdaad buslijn 170, maar de tram biedt voor de meeste reizen een even snel of sneller alternatief. Vanaf Amsterdam Zuid kunt u snel en gemakkelijk overstappen op alle bestemmingen in Amsterdam.

Inspreker 219 Reactie 479

Met veel belangstelling volg ik de discussie over lijn 51.
Ik ben een groot voorstander van openbaar vervoer, dus ook voor het doortrekken van de lijn.
Ik mis alleen een variant welke volgens mij meer potentieel heeft. Het doortrekken van de lijn langs/door Uithoorn, naar FloraHolland en naar Aalsmeer. De lijn krijgt daardoor een groter bereik van niet alleen de inwoners van Uithoorn maar ook die van Aalsmeer. De werknemers van FloraHolland krijgen een (beter) alternatief en de toeristen krijgen makkelijker toegang naar een publiekstrekker. FloraHolland heeft, naar ik heb begrepen, het idee om een nieuw FlowerExperience te openen voor bezoekers/toeristen. De oude N201 krijgt in Aalsmeer de functie voor buslijn. Deze kan mijn inziens ook goed gebruikt worden voor de lijn.
Verder ben ik een groot voorstander van een lijn met een minimaal aantal haltes, zodat er meer snelheid in de lijn komt. Zoals de lijn nu door Amstelveen gaat, bij ieder kruispunt een halte, geniet niet mijn voorkeur.

Antwoord

In de lijnennetvise heeft de Stadsregio ervoor gekozen om, naast de HOV-as naar Uithoorn ook een sterke busverbinding van Amstelveen naar Aalsmeer in stand te houden. Er is gestudeerd op een doortrekking van de Amstelveenlijn naar Aalsmeer, maar deze is niet haalbaar gebleken.

Inspreker 220 Reactie 480

Hierbij maak ik kenbaar dat ik tegen de komst van de Uithoornlijn ben.
Verlies van huidige bushaltes, loopafstand wordt langer, frequentie van buurtbus is minder.Verlies van natuur; de oude Spoordijk.Verlies van bereikbaarheidGeen directe verbinding meer met Amsterdam Centrum (Leidseplein, CS)Meerderde overstappen om Amsterdam Centrum te bereiken Het is onbegrijpelijk dat er door het bestuur van de gemeente Uithoorn minimaal 60 miljoen euro (+ kosten grondaankoop in Amstelveen, + exploitatie kosten, + BTW) wil uitgeven aan Openbaar vervoer waarbij de winst mager is en het hele plan een desastreuze achteruitgang zal opleveren voor bereikbaarheid en de veiligheid van de inwoners van de Gemeente Uithoorn! Er is geen nut en geen noodzaak, daar er een uitstekende busverbinding rechtstreeks naar Amsterdam CS is. Ik ben voorstander van handhaving van het huidige Openbaar vervoer, en dieselbussen vervangen voor bussen die rijden op elektriciteit of een andere milieuvriendelijke brandstof.

Antwoord

Het huidge bussysteen functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk.
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Dit past binnen de nieuwe visie van hoogwaardige lijnen met knooppunten. Een dergelijke verbinding past bovendien niet binnen het Stadsregiobeleid om parallelliteit te voorkomen, en levert extra exploitatiekosten op.De vervanging van de bussen door elektrische bussen lost alleen een milieuprobleem op.

Inspreker 220 Reactie 481

De Uithoornlijn zal dóór Uithoorn gaan rijden waarvan de gevolgen groot zullen zijn:
Het zal een belangrijke oversteekroute doorkruisen. Honderden kinderen en andere inwoners gaan dagelijks naar de scholen, de kinderopvang, Sportpark de Randhoorn, evenementen terrein, of van Legmeer West naar winkelcentra. De veiligheid van inwoners van Uithoorn komt hiermee in gevaar.

Antwoord

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 220 Reactie 482

Door het doorkruisen van woonwijken wordt de geluidsoverlast bijzonder hoog. Hierdoor is een verlies van woongenot. Er is geen onderzoek gedaan naar de eventuele schade door trillingen en fijnstof.

Antwoord

Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Wij zijn echter bereid om ook te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs het tracé.
Bij overgangen naar andere constructies (brug naar land bijvoorbeeld) kan een tram trillingen afgeven aan de omgeving omdat een tram een zwaar voortuig is en elke zetting/oneffenheid een trilling kan geven. Voor trillingshinder bestaat geen wetgeving maar wel een richtlijn. Richtlijn A gaat over schade aan panden. Richtlijn B gaat over trillingshinder voor personen. Richtlijn B is veel strenger en stelt dat er geringe trilling naar de omgeving mag zijn. Projectorganisatie Uithoornlijn heeft getoetst op richtlijn B. De gehouden quickscan naar trillingen toont aan dat de trillingen niet boven de grenswaarde van richtlijn B (personen) komen. Daarnaast zijn in het ontwerp techische maatregelen opgenomen zodat overgangen geminimaliseerd zijn waardoor trillingen naar omgeving zoveel mogelijk worden gereduceerd.
Er zal in Uithoorn geen verhoging van de fijnstofniveaus optreden als gevolg van de aanleg en exploitatie van de Uithoornlijn. Eerder een daling omdat meer reizigers voor hun woon-werkverkeer de auto laten staan en de tram pakken en een deel van de huidige bussen wordt vervangen door de tram. De elektrische motoren van trams stoten geen fijnstof uit in tegenstelling tot brandstofmotoren van auto's en bussen.

Inspreker 221 Reactie 483

Ik ben pertinent tegen de Uithoornlijn. In 1e instantie vanwege de locatie ad oude spoordijk. Dat is in mijn achtertuin. Hierdoor ben ik mij gaan verdiepen in het hele project en het klopt van geen kanten.
Het is dus geen not in my backyard reactie meer maar een reactie voor heel veel Uithoornaars. Ook voor diegenen die niet reageren omdat ze domweg de impact van de komst vd tram niet voor ogen hebben. Ik zal puntsgewijs min bezwaren kenbaar maken.
- Communicatie/Informatie: de communicatie rondom het project is lange tijd eenduidig geweest. De komst vd tram is een verbetering van het OV voor Uithoorn. Men is sneller in de Amsterdam.

Dat klopt mits je dichtbij de halte woont en bij Zuid WTC moet zijn. Alle overige bewoners winnen geen reistijd aangezien de loopafstand tot de haltes groter wordt en er meer overgestapt moet worden. De bewoners moesten zelf informatie halen ipv dat de gemeente dit met haar bewoners deelt. Stadsregio en dhr Polak spelen hierin ook een aanzienlijke negatieve rol. De bewoners werden lange tijd in de waan gehouden door niets te melden over het wegvallen van een aantal buslijnen. Daarover kon zogenaamd nog niets vermeld worden.
Stadsregio wil heel graag de Uithoornlijn (dat was al snel duidelijk) en heeft in 1e instantie alleen maar de voordelen van een tram belicht en de negatieve kanten maar even achterwege gelaten. Daar kon nog niets over gezegd worden. Er is nog geen definitieve beslissing genomen door de gemeenteraad maar desondanks spreken de media al over de komst van de Uithoornlijn als een fait acompli. Slechte zaak...de geloofwaardigheid van onze gemeente wordt hiermee ook teniet gedaan. Zijn zij het schoothondje van de stadsregio en moeten wel meegaan hun plannen. Stadsregio is beheerder van OV in de regio en derhalve machtig orgaan dat pressie middelen in kan zetten.

Antwoord
Tijdens de planstudie is onderzoek gedaan naar de mogelijke inpassing en naar de effecten op het openbaar vervoer. Pas nadat deze beide onderdelen zijn onderzocht, heeft de stuurgroep een voorkeursvariant aangewezen, waarover deze consultatieronde wordt gehouden. Daarbij kan iedereen zijn mening geven over de voorkeursvariant, óók over de gevolgen voor de bussen.
In de voorkeursvariant wordt gekozen voor een tramverbinding zonder directe bus naar Amstelveen en Amsterdam. Met de Uithoornlijn ontstaat er een nieuwe duurzame, hoogwaardige HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. Het in stand houden van de directe busverbinding met Amstelveen en Amsterdam is daarmee niet nodig. Wel blijven de verbindingen met Hoofddorp-Aalsmeer, De Ronde Venen-Wilnis en Alphen aan de Rijn in stand.
De gebieden in Uithoorn die niet direct in de nabijheid van een halte van de Uithoornlijn liggen, zullen een reguliere busverbinding hebben om te kunnen blijven voldoen aan de eisen die aan de openbaar vervoerontsluiting van woonwijken wordt gesteld in de concessie. Hierbij geldt een maximale afstand van 800 meter tot een HOV-halte of 400 meter tot een halte voor overig OV voor 90% van de huizen. Verondersteld is dat deze eisen ook van toepassing zijn en blijven in toekomstige concessies. Zodoende blijven er naast een eventuele Uithoornlijn, busverbindingen bestaan om aan deze uitgangspunten te voldoen.
Sommige media hebben in hun berichtgeving inderdaad de indruk gewekt dat het besluit al definitief is. Dat is niet het geval. De stuurgroep, de colleges van burgemeester en wethouders van Uithoorn en Amstelveen en het dagelijks bestuur van de Stadsregio, hebben een keuze hebben gemaakt voor een voorkeursvariant. Over deze voorkeursvariant gaat nu juist de consultatie en met de resultaten daarvan zullen de gemeenteraden en de regioraad in het najaar een besluit nemen. Zij zijn het die uiteindelijk beslissen of de Uithoornlijn er komt.

Inspreker 221 Reactie 484
Veligheid; dit item is al vele malen naar voren gekomen en dat is niet voor niets. Elke dag fietsen vele kinderen over het bruggetje naar de brede school en de sportvelden. Maar ook fietsende jeugd naar QV pakken veelal deze route. Dit is vragen om ongelukken ivm de gelijkvloerse overgangen. In Amstelveen heeft dit al tot meerdere ongelukken geleid. Dit willen we toch niet?

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een ‘gewone’ lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. Overigens worden de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen.

Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 221 Reactie 485
Geluidsoverlast: Men geeft aan dat de tram niet zorgt voor veel geluidsoverlast en dat extra maatregelen wellicht niet nodig zijn voor de bewoners. Een onderzoek gefinancierd door stadsregio neem ik echter niet heel serieus. Wellicht maakt de tram niet enorm veel herrie maar geruisloos zal hij niet zijn en dat dat 8x per uur. Naast het toenemend lawaai van Schiphol (wordt de komende jaren ook nog erger) en de feesten op het evenemententerrein/ bij de Legmeervogels in de zomer wordt het steeds minder aangenaam vertoeven in de tuin. Gisteravond 24 juni was het raak met Schiphol en was er een feestje met live artiest ad gang. Dat laaste moet kunnen, hebben veel mensen plezier van, maar je wordt er niet vrolijk van als je gezellig met vrienden ah eten bent in de tuin. Als straks ook nog een tram voorbij rijdt is het helemaal gedaan met de rust en privacy!

Antwoord
Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé. In de nota van wijziging zal een voorstel worden opgenomen voor een groen ingepast 3 meter hoog scherm op het deel van het tracé nabij uw woning aan weerszijde van het tracé.

Inspreker 221 Reactie 486
- Parkeren; door de komst vd tram komen forenzen vanuit Mijdrecht/Aalsmeer naar Uithoorn om hier hun auto neer te zetten en vervolgens in de tram te stappen richting Amsterdam. Hiervoor zullen wellicht extra parkeerplekken gerealiseerd worden maar deze forenzen zullen vooral ook in de straten gaan parkeren. Zij komen dus wel naar Uithoorn meneer Polak maar niet om de reden die u schetst want qua toerisme is Uithoorn natuurlijk niet interessant. Men fietst door Uithoorn of meert hier aan met de boot maar men pakt niet de tram om in Uithoorn te gaan winkelen, eten etc. Ik kan me ook zo voorstellen dat straks veel parkeerplekken in het dorp worden gebruikt door forenzen en de Uithoornaars geen plek meer hebben als ze het dorp aandoen om bv boodschappen te doen. Dat willen we toch niet? In Amstelveen is dat ook al op bepaalde plekken en zal misschien betaald parkeren ingevoerd gaan worden....

Antwoord
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.

Inspreker 221 Reactie 487

- Budget: het hele project kost minimaal 60 miljoen euro waarvan 95% vd kosten gedragen zullen worden door stadsregio en 5 % door de overige partijen. Dat is ook nog 3 miljoen euro. Amstelveen heeft al aangegegevn dat zij niet mee willen betalen aan de Uithoornlijn. Meer kosten dus voor Uithoorn.
Hoe gaat dit gemeente dit project financieren. Meer belasting vd inwoners? Grote kasn dat het budget overschreden wordt want dat is bij elk prestigieus OV project! Wie gaat dat dan betalen? De belastingbetaler?
Verder geloof ik nooit dat de tram rendabel is in Uithoorn. In de spits zal de tram volzitten denk ik maar overdag en 's avonds zal ik zittend in mijn tuin de hoofden op 1 a twee handen kunnen tellen en dat dan 8x per uur....
Dhr Hogenboom (OV expert) heeft dat ook al laten doorschemeren tijden een informatie avond vd VVD in het Rechthuis. Een tram klinkt daarom voor mij niet heel logisch. Zeker ook niet aangezien het om een bezuiniging van het OV zou moeten gaan. De bus ondergaat hinder vd drukt op de Zijdelweg in de spit ('s ochtends). Dat klopt, ik sta in dezelfde file maar waarom dan geen vrije busbaan tot aan Poortwachter?
Bovendien heeft de gemeente deze drukt zelf gecreeerd door de Noorddammerweg dicht te gooien voor auto's en er een prachtige fietsbrug neer te zetten. Ook zo'n project dat veel geld heeft gekost. Er werd gesuggereerd dat dagelijks heel veel fietsers gebruik van deze brug zouden gaan maken maar in de praktijk zijn dat er een handjevol. Het is ook een onding en veel te steil!
Ik wil de gemeente verzoeken de bezwaren goed te bestuderen en niet overhaast een beslissing te nemen. Voor heel veel inwoners begint de inpact vd UIthoornlijn (lees het vervallen van een aantal buslijnen/haltes) nu pas goed door te dringen. Door de lange arm vd stadsregio hebben veel inwoners het gevoel dat de beslissing allang genomen is en hebben gee actie ondernemen om een mail te sturen. Men is inmiddels een beetje murw geslagen en dat is niet wat een gemeente zou moeten willen. Zij zijn er voor de inwoners en niet voor stadsregio Amsterdam. Die hebben een hele andere agenda!

Antwoord

De kosten van aanleg van de Uithoornlijn tot aan eindpunt Dorpcentrum worden inderdaad geraamd op 55-60 miljoen euro. De Stadsregio Amsterdam neemt 95% van de investering voor haar rekening. De overige 5% wordt opgebracht door gemeente Uithoorn, gemeente Amstelveen en provincie Noord-Holland. Bij het voorkeursbesluit in het najaar zal duidelijk worden wat het voorstel voor de bijdrage van gemeente Uithoorn zal zijn.
Het gaat om een hoogwaardige tramlijn. Dat wil zeggen dat de Uithoornlijn in hoge frequentie zal gaan rijden. Naar verwachting zullen de trams in de spits minimaal 6 keer per uur en maximaal 10 keer per uur in de spits gaan rijden. Buiten de spits zal de tram naar verwachting minder vaak rijden dan in de spits. De precieze frequentie zal echter later worden bepaald op basis van de meest actuele prognoses van het verwachte aantal reizigers. In het najaar van 2016 nemen de gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen, de regioraad van de Stadsregio Amsterdam en Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland een besluit.
Tijdens de besluitvormingsperiode kunt u zich eventueel ook wenden tot de gemeenteraden en de regioraad en inspreken bij vergaderingen. In een nieuwsbrief worden de data van de vergaderingen bekend gemaakt.

Inspreker 222 Reactie 488

Hierbij mijn reactie over het wel of niet realiseren van een/meerdere trambanen i.v.m. de Uithoornlijn.
Ik wil geen/nooit een trambaan achter mijn huis langs. dus leg de plannen maar in de kast of stop ze in de versnipperaar.
punt 1. door het verdwijnen van diverse buslijnen in dit plan zie ik geen economische verbetering, integendeel,door het verminderen van de bestaande busroutes naar/van komen veel mensen in de problemen doordat ze veel verder moeten lopen of ingewikkelde routes moeten maken met overstappen hier en daar en zus en zo.

Antwoord

Het huidig openbaar vervoer voldoet op dit moment. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl

het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld. In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum. Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 222 Reactie 489

punt 2. al jaren wordt de spoordijk gekoesterd door veel natuurliefhebbers,wandelaars met of zonder hond, en is het een mooie strook groen tussen een bestaande wijk en een nieuwe wijk. door het verdwijnen van deze wandelroute zal er meer overlast in de wijken komen wat betreft hondendrollen, goed...we hebben een hondenveld.....maar dan moet je wel een zeehond hebben en een rubberboot om daar de overkant te halen.

Antwoord

Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan inderdaad in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de inpassing zodanig vorm te geven, dat er sprake blijft van een groene uitstraling.

Inspreker 222 Reactie 490

punt 3. elke dag , ook in het weekend gaan veel kinderen en ouders op en neer over de oude spoordijk om naar of van school te gaan, om van/naar de sportvelden te gaan of om naar de winkels etc etc te gaan. ik voorzie daar veel gevaren met een tram en oversteken van de vele kinderen die nu zonder kleerscheuren van en naar school etc etc gaan.

Antwoord

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 222 Reactie 491

punt 4. 60 miljoen uitgeven !!! dan hadden ze tijdens de realisatie van de nieuw N201 al voorbereidend werk kunnen doen door tunnel bak te plaatsen. nu moet dat allemaal extra gemaakt gaan worden voor een trambaan die absoluut niet rendabel gaat worden.

Antwoord

De projectorganisatie kan met weinig tijdelijke maatregelen vrij eenvoudig de ongelijkvloerse kruising met de N201 maken. De Uithoornlijn gaat met een kort viaduct en twee aardebanen over de N201. Dat de N201 er eerder lag heeft geen invloed op de investeringskosten van de Uithoornlijn.

Inspreker 222 Reactie 492

punt 5. doordat er veel tumult is over de uithoornlijn ben ik bang dat mijn huis voor minder dan de vraagprijs verkocht gaat worden ,want ook tussen de mensen die van plan zijn hier een huis te kopen zitten diverse tegenstanders van de uithoornlijn.
kortom van mij mag de uithoornlijn en alle plannen direct de prullenbak in verdwijnen en
zou het misschien wenselijk zijn als de mensen die hierbij betrokken zijn eens zelfstandig met bewoners hier op locatie te gaan praten en de nadelen er van in gaan zien. naar waarheid geschreven

Antwoord

Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan.
Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 223 Reactie 493

Geachte Gemeenteraad van Uithoorn;
Hiermede protesteren wij pertinent tegen het aanleggen van het doortrekken van de tramlijn.
vele mensen zijn er tegen, wij krijgen het gevoel dat wij als burger niet meer serieus genomen worden!
De doelstellingen voor de tramlijn zijn listig geformuleerd, het is een labyrint van onwerkelijke bureaucratie!
Is het bestuur niet daadkrachtig genoeg tegenover het bestuur van Amsterdam, en al de bedrijven die de aanleg willen doorvoeren en er aan willen verdienen, en hoeveel verdient Uithoorn , eraan?
De tram- verbinding, dat is al lang heel duidelijk, worden omslachtiger en zijn niet van deze tijd,
denk vooruit en niet tot de tramlijn, laat zien dat jullie meer visie hebben.
Nog eens, tot nu hebben wij ons zonder tram goed kunnen voortbewegen.
Sta voor de Burger in, wij reken en op jullie!

Antwoord

De gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen, Gedeputeerde Staten van Provincie Noord-Holland en de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam besluiten in het najaar over het al dan niet voortzetten van de plannen voor de Uithoornlijn. Daar worden de verschillende belangen afgewogen. Uw reactie is gericht aan de gemeenteraad. De gemeenteraad ontvangt deze reactienota bij de besluitvorming in het najaar. Daarin kunnen ze ook uw reactie teruglezen. Het 'bestuur van Amsterdam' is niet betrokken bij dit project.

Inspreker 224 Reactie 494

Ik ben tegen de Uithoornlijn. los van het feit dat het mijn uitzicht en rust verpest en een mooi stukje natuur in Uithoorn verloren gaat. Kijkende naar de overwegingen om de trambaan door te trekken van Amstelveen naar Uithoorn kan ik op financiële gronden en vooral de afschaffing van een groot aantal bus verbindingen, alleen maar tegen zijn.
Een aantal punten wil graag toelichten:
- Bereikbaarheid Hoog waardig vervoer:
De komst van de tram zou een verbetering van het OV zijn voor Uithoorn. Helaas gezien de noodzaak om met de tram verbinding een groot aantal busverbindingen op te heffen, zie ik voor en groot aantal reiziger grotere afstanden af te leggen voordat zij met de tram kunnen. Voor vele scholieren zal de reis naar

Amstelveen en Amsterdam langer duren. In eerder enquêtes is al aangeven dat door de tram het aantal reizigers niet zal toenemen. Uithoor is een forenzen dorp met veel mensen die een auto hebben en deze ook zullen blijven gebruiken.

Antwoord
Er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar en kan ook tussen wijken binnen Uithoorn worden gereisd. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
Voor de scholieren die in Amsterdam naar school gaan gaat de reis korter worden en bovendien betrouwbaarder. Voor de scholieren in Amstelveen is de consequentie inderdaad een langere loopafstand of een extra overstap.
De reizigersprognoses zijn niet gebaseerd op enquetes, maar op gevalideerde en geakkordeerde verkeersmodellen.

Inspreker 224 Reactie 495

- Veligheid; Gezien het verkeer wat de de tram gaat kruisen, voorzie ik al vele ongelukken zoals dit ook al het geval is in Amstelveen. Elke dag fietsen vele kinderen over het bruggetje naar de brede school en de sportvelden. Maar ook fietsende jeugd naar QV pakken veelal deze route.

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een ‘gewone’ lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. Overigens worden de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma’s om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 224 Reactie 496

- Geluidsoverlast en horizon vervuiling: De komst van de tram op nog geen 8 meter van onze achter tuin moet haast wel geluids overlast opleveren. Naar de vervuiling van het zicht op de tram. Ik heb de stadsregio niets horen melden over geluids schermen.

Antwoord
Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Deze zijn er wel voor geluid. Uit gedetailleerd onderzoek blijkt dat op het deel van het tracé waar u woont geen sprake is van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Inspreker 224 Reactie 497

- Parkeren; door de komst vd tram komen forenzen vanuit Mijdrecht/Aalsmeer naar Uithoorn om hier hun auto neer te zetten en vervolgens in de tram te stappen richting Amsterdam. Hiervoor zullen wellicht extra parkeerplekken gerealiseerd worden maar deze forenzen zullen vooral ook in de straten gaan parkeren.

Antwoord

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Inspreker 224 Reactie 498

- Budget: het hele project kost minimaal 60 miljoen euro waarvan 95% vd kosten gedragen zullen worden door stadsregio en 5 % door de overige partijen. Dat is ook nog 3 miljoen euro. Amstelveen heeft al aangegegeven dat zij niet mee willen betalen aan de Uithoornlijn. Meer kosten dus voor Uithoorn. Hoe gaat dit gemeente dit project financieren. Meer belasting vd inwoners? Grote kans dat het budget overschreden wordt want dat is bij elk prestigieus OV project! Wie gaat dat dan betalen? De belastingbetaler?
- Verder geloof ik nooit dat de tram rendabel is in Uithoorn. Ik wil de gemeente verzoeken de bezwaren goed te bestuderen en niet overhaast een beslissing te nemen. Voor heel veel inwoners begint de inpact vd UIthoornlijn (lees het vervallen van een aantal buslijnen/haltes) nu pas goed door te dringen. Door de lange arm vd stadsregio hebben veel inwoners het gevoel dat de beslissing allang genomen is en hebben geen actie ondernemen om een mail te sturen. Men is inmiddels een beetje murw geslagen en dat is niet wat een gemeente zou moeten willen. Zij zijn er voor de inwoners en niet voor stadsregio Amsterdam. Die hebben een hele andere agenda!

Antwoord

De kosten van aanleg van de Uithoornlijn tot aan eindpunt Dorpcentrum worden op dit moment geraamd op 55-60 miljoen euro. De Stadsregio Amsterdam neemt daarvan 95% voor haar rekening. De overige 5% wordt opgebracht door gemeente Uithoorn, gemeente Amstelveen en provincie Noord-Holland. Bij het voorkeursbesluit in het najaar zal duidelijk worden wat het voorstel voor de bijdrage van gemeente Uithoorn zal zijn.
Juist omdat de eventuele komst van de Uithoornlijn een grote impact heeft op Uithoorn is gekozen voor een zorgvuldig besluitvormingstraject, waar iedereen in deze consultatieronde zijn mening over de Uithoornlijn kan geven. Daarna beoordeelt de stuurgroep of de voorkeursvariant nog moet worden aangepast naar aanleiding van de reacties. In het najaar van 2016 nemen de gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen, de regioraad van de Stadsregio Amsterdam en Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland een besluit. Tijdens deze besluitvormingsperiode kunt u zich eventueel ook wenden tot de gemeenteraden en de regioraad en inspreken. In een nieuwsbrief worden de data van de vergaderingen bekend gemaakt.

Inspreker 225 Reactie 499

Ik ben faliekant tegen het initiatief Tram doortrekken Amstelveen naar Uithoorn en wel om de volgende redenen :

1) Geluidsoverlast gezien het feit ik 25m van de tramlijn afwoon en ik tot de dag van vandaag geen overtuigende rapporten heb gezien van de geluidspieken bij mij in huis. 10 tram bewegingen per uur voor mijn huis geven een enorm geluidsoverlast. Er wordt gesproken over 80KM per uur maximaal , is dat haalbaar in een woonwijk.

Antwoord

Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Inspreker 225 Reactie 500

2) Mijn huis , semi vrijstaand zal naar grote waarschijnlijkheid de helft van zijn waarde verliezen wie gaat dat betalen ?? , en op dit moment onverkoopbaar vanwege deze tram discussie. Wij wonen aan de dijk.

Antwoord

Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan.
Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 225 Reactie 501

3) De verkeersveiligheid zal enorm afnemen vanwege het ridicule idee de tram gelijkvloers te laten kruisen op 3 verschillende kruispunten waar schoolgaande kinderen , en ouders op fiets oversteken. Vreemd uitgangspunt terwijl Amstelveen er alles aan moet doen om de veiligheid te vergroten. Oftwel verlagen van de tram in de grond , Ik stel de vraag waarom Uithoorn dit wel kan of mag doen ? Is in Uithoorn veiligheid een NON-issue ??7) Bij 2 kruisingen (in Het rond, en aan de Zoom) gaan idiote files onstaan als de trams gemiddeld elke 3 minten zullen passeren in de spits. Deze 2 kruisingen worden door basisschool leerlingen en ouders gebruikt om van de Legmeer naar de school te komen. De wijken zullen volstromen doordat men telkens weer moet wachten voor de tram , en zal dus ongelukken gaan veroorzaken door mensen die geen geduld zullen hebben omdat alles vertraagd.

Antwoord

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een ‘gewone’ lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. Overigens worden de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.

In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.
Er zijn bij de kruispunten Randweg, Bieslook en Aan de Zoom op 12 dagdelen tellingen uitgevoerd, verspreid over meerdere seizoenen en verschillende dagen in de week. Op die manier is er een representatief beeld van het verkeer op deze kruispunten. De Randweg kenmerkt zich als een zeer rustige 50 km-ontsluitingsweg. Tijdens de momenten dat school of sport begint of uitgaat is het iets drukker. Conform het huidig verkeersbeeld kunt u goed uw wijk uitkomen als er een tramkruising op de Randweg komt. Dit is ter controle gesimuleerd in een model met de waargenomen verkeerbewegingen per 15 minuten en de beoogde tramfrequentie.

Inspreker 225 Reactie 502
4) Het reduceren van het aantal bussen en de verbinding naar de stad wordt zo slecht dat dit openbaar vervoer beleidt een schandaal is voor de bereikbaarheid van Uithoorn. We willen de file op de bovenkerkerweg terug dringen , echter door reduceren buslijnen gaan we dus de file vergroten , want makkelijk bereikbaarheid en openbare parkeervoorzieningen zullen er niet komen dus nog meer reizigers met de auto.

Antwoord
De verkeersmodellen bevestigen juist dat de tram meer reizigers naar het openbaar vervoer trekt.

Inspreker 225 Reactie 503
5) Hoe moeten de reizigers die met de tram denken te gaan reizen er komen , en waar kunnen zij hun auto met name parkeren ? We hebben nu al een parkeerprobleem in de straten en hoe kan men bij de haltes parkeren ?

Antwoord
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.

Inspreker 225 Reactie 504
6) Wie kan zich in de organisatie Openbaar Vervoer Nederland ofgemeente Uithoorn verantwoorden , financieel gezien dat wij 60 Miljoen Euro ,geschatte aanleg kosten op dit moment , voor 4 km tramlijn , met alsdoelstelling dat we kosten besparen , de file oplossen en efficienter gaanreizen . Terwijl we dus 1 tram krijgen , bij breuk , ongeluk of technischestoring , heel Uithoorn plat hebben (Single Point of Failure) , en dat noemtpolitiek en OV Nederland hoogwaardig vervoer . Tis te belachelijk voor woorden.
Tot Slot : Uiteraard genoeg suggesties om het anders te doen , maar daar is deze petitie niet voor ! Ik zal samen met de bewoners uit Uithoorn dit hele project tot in den treure bestrijden, tot aan de hoge raad, want het is een schandalig en belachlijk idee om dit in een bestaande woonwijk , en nieuwe woonwijk zo te door klieven op een dijk die al 66 jaar niet meer wordt gebruikt.

Antwoord
Bij verstoringen is het mogelijk via overloopwissels een deel van de dienstregeling in stand te houden. Bij geplande werkzaamheden of langdurige verstoringen worden, net als nu, bussen ingezet.

De kosten voor de aanleg bedragen in de raming tussen de 55 en 60 miljoen euro. Met dit cijfer is ook gewerkt in de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse en is op deze basis vergeleken met de andere tram-en busvarianten. Voor het voorkeursbesluit in het najaar is de second opinion op de raming afgerond. De voorkeursvariant kent een positieve MKBA.

Inspreker 226 Reactie 505
Ik ben er voor om de sneltram door te laten trekken tot Uithoorn.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 227 Reactie 506
Geen tram in Uithoorn,
de belangrijkste reden is de inflexibiliteit: hoe vaak zijn mijn jongens al niet thuis gekomen met "er reed geen tram/metro vanaf de VU, we zijn alleen met de bus naar huis gegaan". Op het moment dat er iets met het spoor is, kan er geen tram meer rijden. Bussen rijden kunnen altijd via andere wegen rijden. Als de tram niet rijdt, komt er niemand naar/van Uithoorn.
De huidige busverbinding (170) heeft een goede verbinding met belangrijke voorzieningen, zoals de musea, concertgebouwen, het VU ziekenhuis (!), en via goede overstap naar Schiphol en Amstelveen ziekenhuis (!). Al die voorzieningen mis ik bij de tram. Voor het VU ziekenhuis wordt geadviseerd aan de VU/Boelelaan uit te stappen. Ziekenhuizen behoren altijd goed bereikbaar te zijn.Verder blijft de tramlijn duurder dan een buslijn (het geld kan beter elders besteed worden).
Er schijnt naast de tram ook een soort "rond-rij-bus" te komen door de Meerwijk en Zijdelwaard. Maar hoe zit het met de Legmeer? Moeten zij maar allemaal lopen naar de tramhalte? Ik woon zelf in de Meerwijk en ons gezin gebruikt de bushalte dagelijks (om van en naar Amsterdam te komen). Niets mis mee. Waarom iets dat goed werkt wijzigen?

Antwoord
De regelmatige verstoringen op de huidige lijn 51 is één van de redenen waarom deze lijn wordt omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding. In de komende jaren wordt de Amstelveenlijn omgebouwd én er zullen straks andere trams over rijden. Daarmee wordt de kans op een verstoring fors verlaagd.
Het huidige bussysteem functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk.
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Voorzien is dat de bus in Uithoorn (wat u 'rond-rij-bus' noemt) naar en van de tramhaltes rijdt, met kortere afstanden. De frequentie daarvan zal volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode zijn. Deze lijn biedt zo juist een goede service aan mensen die minder goed ter been zijn. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Dit past binnen de nieuwe visie van hoogwaardige lijnen met knooppunten. Een dergelijke verbinding past bovendien niet binnen het Stadsregiobeleid om parallelliteit te voorkomen, en levert extra exploitatiekosten op.
Op deze ‘ruggengraat’ in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar

Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar 'oude' bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af.

Inspreker 227 Reactie 507

Verder wat gevoelsmatige kwesties:
- Uithoorn heeft een dorpsuitstraling, daar hoort geen tram bij.
- Als ik aan de toekomstige trambaan zou wonen, daar zou ik beslist niet blij van worden. Een paar keer per uur zo'n tram voorbij, met soms maar een kleine wal (op de tekeningen 1 meter hoog). Lawaai, weg uitzicht, mensen die bij mij naar binnen kunnen gluren vanuit de tram.

Antwoord

Dat een tram niet bij een dorpsuitstraling hoort, is uw persoonlijke mening. Daar kunnen we verder niet op reageren.
Sommige woningen liggen inderdaad dicht aan het tracé. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Maar de direct aanwonenden zijn in een vroeg stadium betrokken en wordt in overleg gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs het tracé.

Inspreker 227 Reactie 508

- De veiligheid: een oversteek van de tram, vaak 4x per dag, voor de basisschoolkinderen en middelbare scholieren. Dat is vragen om dodelijke ongelukken!

Antwoord

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen. Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.

Inspreker 227 Reactie 509

Kortom, we hebben die tram niet nodig in Uithoorn. Ik besef dat het openbaar vervoer veranderd, omdat de bus-consessies aflopen. Maar laten we opnieuw onderhandelen voor goed openbaar vervoer met behulp van bussen.

Antwoord

Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.

In de ‘Lijnennetvisie’ (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.

Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 228 Reactie 510

Ik wil graag mijn mening geven over de uithoornlijn.
Ik vind het een belachelijk plan om te denken dat jullie de tram vol krijgen. Er zijn alleen maar nadelen en ik zie geen voordelen voor de tram. Er blijft geen stukje natuurlijk groen meer over in uithoorn, alles wordt vol gebouwd.
En wij zitten precies op een plek waar de vliegtuigen over komen en straks dan ook nog eens een tram voor de deur. Dit wordt een onleefbare situatie voor de mensen. Waarde daling van het Huis, privacy verdwijnt.
Ik vind jammer dat jullie niet om de mensen denken, daar geven jullie niks om. Jullie maken mensen kapot.
Om de gezondheid van de mensen denken jullie ook niet - de tram is belangrijker. (normale mensen houden rekening met mensen).
Voor jullie is het gewoon een prestige kwestie van kijk is wat wij hebben gedaan. Het kost handen vol geld, en het heeft geen meerwaarde. Met ander woorden daar gaan weer zoveel miljoenen de prullenbak in. Daar zijn jullie goed in. !!!!
En ik stel jullie aansprakelijk voor elke dode en/ of gewonde kind of volwassene die er gaan vallen als de tram komt. Dan hoop ik dat jullie jezelf nog in de spiegel kunnen aankijken.
Wij wonen precies bij de bocht in het tracé. En dat, dat extra geluid in de geluidsrapporten niet wordt meegerekend is wel erg makkelijk. Wij weten allemaal als een tram een bocht maakt dat de wielen gaan knarsen langs de rail en dat maakt extra hard geluid.(en slijtage van het metaal – fijnstof wat in de lucht komt)
Verder weten jullie nog niet eens welke tram er gaat rijden, dus ook niet hoeveel geluid deze produceert! En dat is het zelfde dat het geluid van de vliegtuigen er niet bij wordt meegerekend. Jullie berekenen alles wel in jullie voordeel, lekker makkelijk. Dit is voor ons vechten tegen de bierkaai.

Antwoord

Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.

In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.
Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 228 **Reactie 511**
Dus de nadelen zijn geluidoverlast, veiligheid, parkeerproblemen, gezondheid, bereikbaarheid naar ziekenhuizen en het centrum van Amsterdam dat niet meer te bereiken is. Dit is een strop voor ouderen en andere mensen.(vereenzaming).
Het wordt drukker op de weg doordat een heleboel mensen met eigen vervoer gaan omdat 800 meter lopen naar een halte wel erg ver wordt (zeker als het regent). Er verdwijnen gemiddeld 18 haltes, bijvoorbeeld van 22 naar haltes? Overstappen veroorzaakt extra loop en wachttijd dus hoezo….sneller op de plek van bestemming??? Langere reistijden, grotere loopafstanden

Antwoord
Voor hoogwaardig openbaar vervoer is een maximale afstand van 800 meter algemeen aanvaard. Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast wordt ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder. Op de website vindt u verschillende voorbeeldreizen van deur-tot-deur inclusief wachttijd. Voor de meeste bestemmingen geldt dat de reis even snel of sneller is.

Inspreker 228 **Reactie 512**
Onveilige oversteek op de zoom.

Antwoord
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.

Inspreker 228 **Reactie 513**
Kijkt de gemeente überhaupt nog naar het woongenot van zijn bewoners?
Er valt een hoge belasting op de aangrenzende bewoners van de spoordijk terwijl er voldoende alternatieven zijn. Deze zal ik ook zeer duidelijk gaan maken als er een bestemmingsplan gaat komen middels de zienswijze en daarna een behoorlijk zwaar beroep aan tekenen. Voor zowel de materiële als immateriële schade zal ik dan ook de gemeente, provincie en exploitant van de Uithoornlijn , voor nu en in de toekomst aansprakelijk stellen. (mocht die tram doorgang vinden)

Antwoord
Een aantal woningen is inderdaad dicht aan het tracé gelegen. Uiteraard moet worden voldaan aan wettelijke regelingen die hier voor geluid en dergelijke gelden. Bovendien zijn direct aanwonenden ook al in een vroeg stadium betrokken en wordt in overleg gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. U kunt daarbij denken aan geluidbeperkende/zichtwerende maatregelen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 229 Reactie 514

A. De Zuid-Noordlijn

Een tramtracee van/naar Uithoorn. Of toch een HOV-lijn (dat is meer dan een tram). Een tram kruist gelijkvloers, maar een HOV moet in deze eeuw een volledig vrije baan hebben.

De Uithoornlijn (alleen van/naar Uithoorn, dus exclusief voor Uithoorn ?).

Discriminatie t.o.v. bijv. Aalsmeer en Mijdrecht.

Wethouder Verkeer Amsterdam: Een goede kwaliteit van het o.v. ten zuiden van Amsterdam. Noem de Uithoornlijn dan "Zuid-Noordlijn" of "Amstellandlijn".

De Amstellandlijn wordt een railverbinding tussen Amstelland (een gebied met circa 100.000 inwoners) en station Zuid in Amsterdam. Deze HOV-lijn "moet" en succes worden, dus alle bestaande buslijnen maar radikaal opgeheven.

De huidige busverbindingen worden nu gebruikt om diverse voorzieningen in Amstelveen en Amsterdam te bereiken (scholen, medische centra, winkelconcentraties, sportvelden). Deze voorzeningen zullen met de HOV-lijn minder dan wel slechter te bereiken worden. Dus grotere loopafstanden en / of overstappen, voor zover dat door het ook in Amstelveen schrappen van busverbindingen nog mogelijk zal zijn.

De Amstellandlijn moet een zo hoog mogelijke bezettingsgraad krijgen.Voor veel gebruikers van het o.v. richting Amstelveen/ Amsterdam resteert in de toekomst alleen tramlijn. In Amstelland zijn slechts drie haltes geprojecteerd. Deze zijn alle gesitueerd in de bebouwde kom van Uithoorn. De loop/fietsafstanden in Uithoorn zijn redelijk te noemen. Voor het "onbereikbare" deel is een pendelbus in gedachten.

Antwoord

Het huidige bussysteem functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk.

Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een bus die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Dit past binnen de nieuwe visie van hoogwaardige lijnen met knooppunten.

Op de ‘ruggengraat’ in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar ‘oude’ bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.

Inspreker 229 Reactie 515

Maar deze lijn moet natuurlijk ook de reizigers uit andere delen van Amstelland trekken voor zover deze niet met de fiets/brommer komen zal de auto gebruikt worden. Deze auto's zullen dan in de aangrenzende woonwijken geparkeerd worden, zoals destijds in Amstelveen en Amsterdam plaats vond.
Park and Ride voorzieningen worden door de Stadsregio radikaal afgewezen, omdat uit onderzoek is gebleken, dat het parkeren in de toekomst niet zo'n vaart zal lopen. De omwonenden van de halten zullen de pijn gaan voelen en dan kan de gemeente Uithoorn het maar gaan oplossen
Overigens waarom andere vervoerssystemen (trein) wel Park and Ride omarmd en de ervaringen in het buitenland veel toeristen blij maakt.
Er komen drie halten. Bij elke halte komt een accommodatie voor fietsen, die nu verspreid in Uithoorn aanwezig zijn. Voldoende groot ?
- in het oude dorp komen er nauwelijks parkeerplaatsen bij, maar de huidige accomodatie is toch bestemd voor de inwoners van Uithoorn , die naar het oude dorp willen;
- bij het busstation kunnen er nauwelijks extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd, de druk op de omliggende woonwijken wordt dus groter;
- in de omgeving van Aan de Zoom zijn parkeerplaatsen zat, maar dat gaat wel ten koste van het woonmilieu en zal op een gegeven moment leiden tot (betaalde) parkeerregulering.

Antwoord

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Inspreker 229 Reactie 516

B. Het tracee door Uithoorn
De trambaan zal een forse ruimtelijke verandering in Uithoorn veroorzaken. Met name in het gedeelte tussen Legmeer en Legmeer-West, waar het nu ruige, rijkbegroeide pad over de voormalige spoorbaan wordt veranderd in een kale no go zone omzoomd door kunstgroen en/of schuttingen. Een waar de huisdieren maar elders hun behoeften kunnen/mogen doen.
Geluid en beweging wordt dan geheel anders dan nu. Deze zone in Uithoorn is nu relatief stil (afgezien van een enkel vliegtuig per twee minuten). De zone langs Thamerdal wordt onrustiger dan nu door de veel hogere frequentie van de tram.
De afstand tussen de afgesloten trambaan en de tuinen /gevels van de aanwezige woningen is op diverse plaatsen zeer klein. Dat zal een forse vermindering van het woonklimaat veroorzaken, hetgeen een invloed zal hebben op de waarde van het onroerend goed.

Antwoord

De trambaan ligt met het voorkeurstracé op het oude spoortracé van de Haarlemmermeerlijnen. Dit tracé ligt nog ongeroerd, volledig vrij en ingesloten door Uithoorn tussen water of aardewallen met maar enkele overgangen voor overig verkeer. Een groot deel van de bebouwing is aan de toen nog in gebruikzijnde spoorlijn gebouwd.
Het geluid dat een tram met zich meebrengt hangt af van de infrastructuur (de rails), de inpassing (ondergrond rails) en het materieel en de frequentie waarmee gereden wordt en het eventueel medegebruik van overig verkeer. Voor de Uithoornlijn geldt dat over een grote lengte het geluid naar omgeving gering is

doordat er een grasbaan of een ballastbed kan worden toegepast. Het nieuwe trammaterieel dat op de Uithoornlijn ingezet wordt, is een stuk stiller dan de huidige trams. Daarnaast ontbreken scherpe bochten die veelal extra geluid veroorzaken. Er is uiteraard wel in kaart gebracht hoeveel geluid de Uithoornlijn gaat produceren. Langs het voorkeurstracé is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd. Per woning is uitgerekend hoeveel geluid er gemiddeld op de gevel komt als een tram over dit tracé gaat rijden. Op basis van dit onderzoek is duidelijk waar wettelijk vereiste maatregelen in de vorm van geluidsschermen moeten worden genomen om onder de voorkeursgrenswaarde te blijven. Dit is het geval op een aantal locaties waar sprake is van een combinatie bus en tram op de huidige busbaan. Deze geluidsschermen zijn opgenomen in het inpassingsontwerp en maken onderdeel uit van de huidige kostenraming. Daarnaast is in kaart gebracht welke extra maatregelen, zoals (geluidwerende) zichtschermen, mogelijk zijn voor het tracé van de oude spoordijk (tussen Randweg en huidige busbaan). Hierbij spelen bijvoorbeeld ook veiligheid, inpassing, zicht en privacy. Op basis van de gesprekken met omwonenden en de consultatieronde wordt in de reactienota op p. 12 een voorstel gedaan voor de bovenwettelijke maatregelen op dit deel van het voorkeurstracé.

Inspreker 229 Reactie 517

Er komen in de Legmeer 4 kruisingen met de trambaan (3 voor langzaam verkeer, waarvan 1 in de bocht). Alle kruisingen worden in belangrijke mate gebruikt voor (het vervoer van) schoolgaande kinderen naar het aan de rand van Uithoorn liggende grote scholencomplex. Het gevaarnivo zal hier fors worden verhoogd.

Antwoord

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld. In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt.
Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 229 Reactie 518

C. Het "belang"voor Uithoorn
Heeft Uithoorn een slecht ov-systeem? Nee, er gaat zeer frequent een bus richting Amstelveen met halten in bijna alle woonwijken. Een allerlei voorzieningen in Amstelveen worden goed bereikt. Naar Amsterdam: dan is overstap op de sneltram goed mogelijk.
Een tram als aanvulling is mooi, een tram als enige alternatief is een verschrikking. De argumenten:
. het is goed voor wonen en werken
Er worden niet meer woningen gebouwd, dan er nu gepland zijn. En de werkgebieden liggen te ver van de halten. Voor werkende staan evenwel richting Uithoorn geen files, die staan altijd richting grote stad.
. het toerisme zal aantrekken
Maar wat is in hemelsnaam de toeristische aantrekkelijkheid van Uithoorn.
Een raillijn kan door een storing of een calamiteit gestremd worden. Met busvervoer is een alternatieve omrijroute mogelijk met een tram niet. Het is niet in het belang van Uithoorn om afhankelijk te zijn van 1 raillijn dan wel van de snelheid waarmee de vervoerder alternatief vervoer kan aanbieden.
Tenslotte> Het gevoel heerst dat je de tram uitsluitend mag gebruiken om Amsterdam Zuid te bereiken. De wens tot de raillijn is uiteraard enerzijds ingegeven door de mogelijkheden van openbaar vervoer, maar anderzijds door de wens van specifieke politieke figuren, die veelal negatieve aspecten niet willen horen. Terwijl ik dit schrijf zwaaien passagiers van de tram op 33 m afstand naar mij.

Antwoord
De stuurgroep heeft gekozen voor een tramverbinding zonder directe bus naar Amstelveen en Amsterdam. Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. Het in stand houden van de directe busverbinding met Amstelveen en Amsterdam is daarom niet nodig. Een dergelijke verbinding past bovendien niet binnen het Stadsregiobeleid om parallelliteit te voorkomen, en levert extra exploitatiekosten op. De gemeente Uithoorn zag wel meerwaarde in het in stand houden van een directe busverbinding met Amsterdam/Amstelveen. Dit bleek echter om bovenstaande redenen niet haalbaar.
Het Uithoornse college kiest voor de Uithoornlijn zonder directe bus, omdat een tram meer de garantie geeft dat Uithoorn voor de langere termijn een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding met Amsterdam/Amstelveen behoudt.

Inspreker 230 Reactie 519
Ik stuur u deze email om aan te geven dat ik tegen de Uithoornlijn ben zoals deze nu wordt voorgesteld. Ik ben zelf geen grootgebruiker van het openbaar vervoer en in de nieuwe situatie waarbij ik veel plekken in Amstelveen en Amsterdam niet meer direct kan bereiken zal de drempel om hier gebruik van te maken alleen maar hoger worden. Des te vervelender is het dat ik wel de hele dag met die tram geconfronteerd zal worden omdat deze nog geen 10 meter achter mijn tuin komt te rijden. Dit is dan ook mijn eerste bezwaar want zeg nou zelf als u nu een groene dijk achter u huis heeft liggen zou u dan een voorstander zijn van een dubbel spoor op die dijk waar de hele dag trams overheen gaan? Ik snap dat de makers van deze plannen hier niks om geven, maar de eigen gemeente zou toch rekening moeten houden met het woongenot van haar inwoners die hier de dupe van worden!

Antwoord
Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Inspreker 230 Reactie 520
Waar ik me nog het meeste zorgen om maak zijn de oversteekplaatsen waar heel veel schoolgaande kinderen en kinderen die naar de sportclub gaan met de tram geconfronteerd gaan worden. Dit is nu een vrij veilige route voor de kinderen, maar aan die veiligheid lijkt geen waarde te worden gehecht. Hoe vaak zijn er in Amstelveen en Amsterdam al ongelukken geweest? Waarom wordt de tram op dat punt niet iets dieper gelegd om er vervolgens een fietsbrug overheen te maken? Of juist de tram iets hoger en een fietstunnel er onderdoor?

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een ‘gewone’ lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. Overigens worden de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.

In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt.
Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Er bestaan speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram. Projectorganisatie Uithoornlijn heeft gekeken naar de inpassing van de trambaan in combinatie met een ongelijkvloerse oversteek. Uit verkeerstellingen blijkt dat het voor de doorstroming geen ongelijkvloerse kruising nodig is. Bovendien zijn er verschillende mogelijkheden om de kruisingen veilig aan te leggen. Daarnaast heeft een ongelijkvloerse kruising verstrekkende gevolgen voor de omgeving. Zo zijn lange hellingbanen nodig voor fietsers. Ook verdiept aanleggen van de tram heeft grote gevolgen voor het zicht en is kostbaar. Tot slot ligt de tramhalte bij Aan de Zoom waar reizigers willen in- en uitstappen waardoor er toch een oversteek over de trambaan noodzakelijk is. Omdat dit de kortste, makkelijkste en snelste route is zal veel fietsverkeer een onderdoorgang negeren en dit deel van hun route over het trottoir fietsen.
Buitendijks wordt nu ontsloten via Aan de Zoom. Ook hiervoor moet een oversteek over de trambaan komen die prima veilig is in te richten. In capaciteit passen daar makkelijk de (schoolgaande) fietsers bij.

Inspreker 230 **Reactie 521**
Beter lijkt mij nog om de eindhalte tegen de nieuwe N201 aan te leggen en je busstation (voor wat die nog waard is) daar ook heen te verhuizen zodat het huidige busstation gebruikt kan worden voor nieuwbouw. Op deze manier hoef je geen tram dwars door je dorp te leggen, waar je de N201 eindelijk het dorp uit hebt gekregen. Alle bezwaren die bij deze optie naar voren komen kunnen net zo makkelijk opzij geschoven worden als gebeurt bij het huidige voorstel.

Antwoord
Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé bij die variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling "Meer OV voor minder geld" wordt hiermee niet gehaald.
Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 230 **Reactie 522**
Wat gebeurt er trouwens als er een tram uitvalt of als er een ongeluk gebeurt bij 1 van de oversteekplekken? Het mogen dan hele nieuwe trams zijn maar is dat een garantie dat er nooit iets gebeurt? Hoe flexibel is je openbaar vervoer dan? Als er iets gebeurt is de rails geblokkeerd en kunnen je reizigers geen kant meer op (tenzij ze een enorme omweg nemen die gepaard zal gaan met veel tijdsverlies).

Antwoord
Bij verstoringen is het mogelijk via overloopwissels een deel van de dienstregeling in stand te houden. Bij geplande werkzaamheden of langdurige verstoringen worden, net als nu, bussen ingezet.

Inspreker 230 **Reactie 523**
In de krant las ik dat dhr. Polak denkt/hoopt/droomt dat deze tram meer toeristen naar het oude dorp van Uithoorn gaat brengen, maar laten we reëel blijven, die tram gaat door Amstelveen en Amsterdam die toeristen komen echt niet voor een paar eettentjes naar Uithoorn. En de toeristen die dat echt willen hebben nu ook al een directe (bus) verbinding naar het oude dorp van Uithoorn. Ik zie echt niet wat er als 'kans' wordt

gezien bij dit project. De stadsregio wil het graag zo en omdat Uithoorn relatief weinig zelf hoeft te bekostigen zal het er wel komen, maar dat zou toch nooit de afweging mogen zijn bij zo'n beslissing??

Antwoord
Het college van Uithoorn kiest voor de voorkeursvariant omdat een tram de gemeente het meest duurzame openbaar vervoer systeem geeft dat ook in de toekomst het meeste kans heeft behouden te blijven. Het college verwacht daarnaast inderdaad ook gunstige neveneffecten op het ondernemingsklimaat, waaronder een mogelijk positief effect op het toerisme, als gevolg van de komst van de tram. Dat is gebaseerd op ervaringen elders bij de komst van hoogwaardig vervoer naar een bestemming.

Inspreker 231 Reactie 524
Ik ben voor de uithoornlijn en kan mijzelf wel vinden in de voorkeursvariant naar het dorpscentrum
Graag wel attentie voor veilig oversteken.

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid.
Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is
doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen. In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 232 Reactie 525
De sneltram vanuit Amstelveen moet niet doorgetrokken worden en wel om de volgende reden:
Dit in mijn ogen prestige-project zal minimaal een slordige 60 miljoen Euro gaan kosten. Ervaring leert dat de praktijk uit wijst dat dergelijke prognoses in de regel fors overschreden worden.
Het reduceren van 22 haltes nu (bus) naar 3 haltes is veel te veel. Senioren, mensen die minder mobiel zijn komen in een isolement terecht vanwege de te grote afstand die ze moeten overbruggen.
Een belbus? Dat is toch iets wat niet van deze tijd is. Dat kun je toch geen vooruitgang noemen?
Nee, met de komst van de sneltram komt Uithoorn wel heel geisoleerd te liggen.
Ziekenhuizen, Schiphol en nog veel meer wordt voor ons Uithoornaren straks niet meer bereikbaar.

Antwoord
Het huidge bussysteem functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk.
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Dit past binnen de nieuwe visie van hoogwaardige lijnen met knooppunten. Een dergelijke verbinding past bovendien niet binnen het Stadsregiobeleid om parallelliteit te voorkomen, en levert extra exploitatiekosten op.

Op deze ‘ruggengraat’ in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar ‘oude’ bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.
Met de tram is via een overstap op Sacharovlaan op de huidige bus 172 uit Aalsmeer het VU-ziekenhuis goed te bereiken. Een alternatief is op station Zuid overstappen op een bus of tram in de richting van VU-ziekenhuis. Voor het Amstelland Ziekenhuis ligt de halte Oudererkerkerlaan van de tram op loopafstand, eventueel kan daar ook worden overgestapt op een bus die dichterbij komt.

Inspreker 232 Reactie 526
De veiligheid van talloze kinderen wordt dagelijks in gevaar gebracht door het aanleggen van gelijkvloerse kruizingen. In Amstelveen gaat men toch over op ongelijkvloerse kruizingen ivm de veiligheid?!!!!

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid.
Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid.
De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is
doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een ‘gewone’ lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. Overigens worden de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt.
Tot slot bestaan er speciale programma’s om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 232 Reactie 527
Dan praat ik nog niet eens over geluidsoverlast. Geen extra geluidsoverlast??? Ik geloof er geen bal van.

Antwoord
Er is uiteraard in kaart gebracht hoeveel geluid de Uithoornlijn gaat produceren. Langs het voorkeurstracé is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd. Per woning is uitgerekend hoeveel geluid er gemiddeld op de gevel komt als een tram over dit tracé gaat rijden.
Op basis van dit onderzoek is duidelijk waar wettelijk vereiste maatregelen in de vorm van geluidsschermen moeten worden genomen om onder de voorkeursgrenswaarde te blijven. Dit is het geval op een aantal locaties waar sprake is van een combinatie bus en tram op de huidige busbaan. Deze geluidsschermen zijn opgenomen in het inpassingsontwerp en maken onderdeel uit van de huidige kostenraming.Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Inspreker 232 Reactie 528

Wat gaan men straks doen met parkeeroverlast in de straten rondom deze 3 haltes? Denken jullie nu werkelijk dat mensen 800 meter gaan lopen naar een halte??? Forget it.

Antwoord

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen,
evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen
verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum, waarbij de
meest extra plekken in het Dorpscentrum zullen worden gerealiseerd.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
In de praktijk elders blijkt inderdaad dat veel mensen naar een HOV-halte fietsen in plaats van lopen. Daarom wordt ook het aantal fietsparkeerplekken bij de drie haltes uitgebreid.
Uitganspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Inspreker 232 Reactie 529

Als de komst van de sneltram vanuit Amstelveen dan met alle geweld door ons strot geduwd moet worden , overweeg dan in ieder geval een eindpunt bij het Shell station/Mac. Donalds en handhaaf de buslijnen binnen Uithoorn.Ik hoop van harte dat men wakker wordt en dat er nog iemand is die zijn gezonde verstand gaat gebruiken.

Antwoord

Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé bij die variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling "Meer OV voor minder geld" wordt hiermee niet gehaald.
Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 233 Reactie 530

Hierbij willen wij u onze zienswijze geven tot het voornemen om van Amstelveen tot Uithoorn een tramlijn aan te leggen. Achtergrond van de aanleg is de bereikbaarheid van Uithoorn. Een goede zaak, maar dit kan

ook bereikt worden door de aanleg van de lijn tot de McDonalds. Er is daar voldoende ruimte om parkeerplaatsen te creëren en er wordt een grotere groep reizigers bereikt vanuit de andere gemeenten, zoals Vinkeveen, Mijdrecht, Aalsmeer e.d., die via de N201 deze halte kunnen bereiken.

Antwoord
Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé bij die variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvanis dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling “Meer OV voor minder geld” wordt hiermee niet gehaald.
Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 233 Reactie 531
Deze aanvoer van passagiers compenseert de (volgens de stuurgroep) gestelde mindere aanvoer van reizigers dan in de variant met eindhalte busstation of Dorpscentrum. Door de stuurgroep is onvoldoende degelijk onderzoek gedaan naar het mogelijk gebruik van de tramlijn door bewoners buiten Uithoorn. De verwachting dat deze bewoners gebruik zullen maken van de tramlijn door eerst via de oude N201 naar Legmeer of het dorpscentrum te rijden, de auto te stallen en dan op de tram te stappen, is ons inziens niet reëel en zal indien dat gebeurt de buurten onnodig belasten met geparkeerde auto’s.

Antwoord
Er is specifiek onderzocht wat de te verwachten vraag van automobilisten van buiten Uithoorn is. Op basis van deze berekeningen komen we tot een inschatting van het aantal benodigde parkeerplaatsen: ongeveer 50. Een deel van deze reizigers parkeert nu al bij de tram in Amstelveen. Een actief beleid om P&R te stimuleren (tarieven, marketing, faciliteiten bij de halte) zou dit aantal kunnen verhogen, maar hiervoor is niet gekozen.

Inspreker 233 Reactie 532
De lijn doortrekken naar de dorpskern van Uithoorn geeft een onevenredige belasting voor de woningen die direct aan de lijn komen te liggen. Vanaf 6.00 ’s ochtends (elke 6 minuten, heen en terug!) tot 1.00 ‘s nachts (en in het weekend nog frequenter) vervoersbewegingen en bij de overgangen, rinkelende waarschuwingsgeluiden, optrekkende en remmende voertuigen. Wij gaan er van uit dat gezien de frequentie de wettelijke geluidsnormen wel degelijk worden overschreden. Mede in combinatie met het overvliegende vliegverkeer.

Antwoord
Een aantal woningen ligt inderdaad dicht aan het tracé. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.
Het gaat om een hoogwaardige tramlijn. Dat wil zeggen dat de Uithoornlijn in hoge frequentie zal gaan rijden. Naar verwachting zullen de trams in de spits minimaal 6 keer per uur en maximaal 10 keer per uur in de spits gaan rijden. De precieze frequentie zal echter later worden bepaald op basis van de meest actuele prognoses van het verwachte aantal reizigers.

In alle onderzoeken is rekening gehouden met dit maximum van 10 trams per uur heen en 10 trams per uur terug.

Inspreker 233 Reactie 533

De bereikbaarheid van grote delen van Uithoorn wordt door de voorgestelde lijn ook niet bereikt, nu bushaltes komen te vervallen en lijnen worden opgeheven. Verder is onvoldoende nagedacht over het alternatief voor de 142 (die rechtstreeks naar Amsterdam Centrum gaat). Er wordt verondersteld dat men kan overstappen op station Zuid op bijvoorbeeld tram 5. Deze lijn kan niet als hoogwaardig openbaar vervoer worden gekwalificeerd! In de spits een (korte) overvolle, vieze tram, waarbij het regelmatig voorkomt dat men twee trams voorbij moet laten gaan. De reistijd zal van (nu) gemiddeld drie kwartier oplopen naar een dubbele reistijd.

Antwoord

Voor hoogwaardig openbaar vervoer is een maximale afstand van 800 meter algemeen aanvaard. Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast wordt ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De bestemmingen in Amsterdam Centrum zijn zeer goed te bereiken met een overstap op de Noord/Zuidlijn op Station Amsterdam Zuid. De reis naar Amsterdam Centraal Station en de omgeving van de Dam wordt een stuk korter. Voor bijvoorbeeld het Museumplein of het Leidseplein kunt u inderdaad overstappen op tram 5. Deze tramlijn zal naar verwachting wat rustiger worden nadat de Noord/Zuidlijn in gebruik is genomen.

Inspreker 233 Reactie 534

De (dubbele) spoorlijn geeft een aanzienlijk belasting voor het woongebied en de natuur, zoals die in de loop van de tijd is veranderd en door velen in dit gebied wordt gewaardeerd. Door de aanleg verdwijnt een mooie groene strook die voor veel kleine vogels inmiddels een broed- en toevluchtsoord is geworden.
Waterrijck is verder een ecologische zone. De aanleg, bouw en het veelvuldig gebruik van de tramlijn zal deze zone ernstig aantasten.
Een van de argumenten om de tramlijn aan te leggen is, dat er in het verleden ook een spoorlijn heeft gelopen. Deze spoorlijn lag echter in open gebied. Door het bouwen van de woonwijk Legmeer, heeft de gemeente in het verleden gekozen voor een andere opzet van dit gebied. Het gaat niet aan om met een beroep op het oude bestemmingsplan een nieuw bestemmingsplan te maken waarin verwezen wordt naar de oude bestemming van de spoorlijn. Veel bewoners voelen zich door de gewijzigde intenties van de bestuurders ernstig benadeeld en het vertrouwen is beschadigd.

Antwoord

Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan inderdaad in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de inpassing zodanig vorm te geven, dat er sprake blijft van een groene uitstraling.
Uit een vergelijkingsonderzoek tussen verschillende tracémogelijkheden is het tracé over de oude Spoordijk het meest gunstig gebleken. Het is correct dat de meest recente bestemming van de Spoordijk spoor was, maar wegens gewijzigde wetgeving zijn bestemmingsplannen van voor bepaalde data vervallen of verminderd geldig. Er is dus inderdaad een nieuw bestemmingsplan nodig.
Al geruime tijd is sprake van een mogelijke intentie om over de oude Spoordijk hoogwaardig openbaar vervoer te realiseren. In 2009 was er bestuurlijke instemming van de vier partijen (Uithoorn, Amstelveen, Stadsregio Amsterdam en Provincie Noord Holland) over het voorkeurstrace voor een HOV-verbinding in de vorm van een hoogwaardige en hoogfrequente bus. Tijdens de ontwikkelingsperiode van bijvoorbeeld

Buitendijks is in dit bestemmingsplan rekening gehouden met de komst van een busbaan. Geluidsonderzoeken die als basis en onderbouwing van het nieuwe bestemmingsplan Buitendijks liggen gaan ook uit van een busbaan. Deze informatie is openbaar toegankelijk en opvraagbaar op het internet en bij de verkoop van de woningen was deze informatie beschikbaar. Het geluidsonderzoek van de Uithoornlijn toont aan dat een trambaan minder geluidsbelasting met zich meebrengt.
In 2012 heeft de Stadsregio een quickscan uitgevoerd naar de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn. Dit onderwerp is juli 2012 in een Raadsvergadering van de gemeenteraad van Uithoorn besproken. Naar aanleiding hiervan heeft de Nieuwe Meerbode op 1 augustus 2012 een artikel over de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn op de voorpagina geplaatst.

Inspreker 234 Reactie 535
Nut en noodzaak van de Uithoornlijn:
Ik heb ernstig mijn twijfels of de lijn überhaupt rendabel zal zijn. In het gunstigste geval zal er een redelijke bezetting zijn gedurende de spitsuren. Gedurende
andere tijstippen nauwelijks passagiers. Zeker gezien het feit dat de Uithoornlijn je niet brengt waar je wezen wil en dat is het Stadshart Amstelveen, busstation Amstelveen, gezondheidscentra zoals VUMC en ziekenhuis Amstelland en zelfs niet tot in net centrum van Amsterdam. HOV heeft namelijk minder haltes en dus zal er meer gelopen moeten gaan worden, of gebruik gemaakt moeten worden van aanvullend OV of eigen vervoer. Liever met eigen vervoer aankomen op de plaats waar je wil, misschien met enige minuten vertraging, dan op een plek waar je niet wezen wil en nog meerdere keren zal moeten overstappen. Daarbij komt dat de bevolking vergrijst en minder mobiel zal worden en dus minder ver zal kunnen lopen.
De kosten van het niet rendabel zijn zal uiteindelijk opgebracht moeten worden door de Gemeente Uithoorn en dus door de inwoners van Uithoorn. De Gemeentelijke lasten zijn al hoog en het voorzieningen niveau laag. Uiteindelijk zal Uithoorn er niet aantrekkelijker op worden.
Betrouwbaarheid:
Als er zich een calamiteit voordoet op het spoor is er geen mogelijkheid om hier om heen te gaan. Ervaring met lijn 51, maar ook met het huidige metrostelsel en de trams van Amsterdam, leert dat er zich zeer regelmatig verstoringen, aanrijdingen, wisselstoringen, stroomuitval, etc., voordoen, met enorme gevolgen voor de passagiers. Een bus is veel flexibeler.

Antwoord
Om een goed beeld te krijgen van de huidige reizigersstromen vanuit Uithoorn zijn diverse gegevens gebruikt: OV-chipkaartgegevens, een enquête onder reizigers, uitgevoerd in bussen in april 2016 en gegevens uit het verkeersmodel. Daaruit blijkt dat de belangrijkste bestemmingen de volgende locaties zijn:
• Amstelveen Centrum
• Amsterdam CS / Dam
• Amsterdam Leidseplein / centrum
• Amsterdam Bijlmer Arena
• Amsterdam Oost / UvA-HvA
De bereikbaarheid van deze bestemmingen is in het onderzoek meegenomen. Op de website vindt u een groot aantal voorbeelden van deze en andere reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam centraal, en Amsterdam Zuidoost.Het goedkoper maken van het openbaar vervoer is inderdaad een doelstelling, maar dat wil niet zeggen dat het altijd kostendekkend (rendabel) kan zijn. Wel is duidelijk dat de kosten van de exploitatie van de tramlijn lager liggen dan de exploitatie van de huidige buslijnen.
In die zin voldoet de Uithoornlijn aan het streven naar een goedkoper en efficienter OV, maar de exploitatie zal niet rendabel zijn in de zin dat de reizigersopbrengsten de kosten van de exploitatie zullen overstijgen. De exploitatiekosten van het OV en dus ook eventueel de exploitatiekosten van de Uithoornlijn worden door de Stadsregio Amsterdam betaald. Bij verstoringen is het mogelijk via overloopwissels een deel van de dienstregeling in stand te houden. Bij geplande werkzaamheden of langdurige verstoringen worden, net als nu, bussen ingezet.

Inspreker 234 Reactie 536

Veiligheid:

Binnen de Gemeente grenzen van Uithoorn zullen gelijkvloerse kruisingen worden gerealiseerd. Binnen de Gemeente Amstelveen niet, omdat dit niet veilig genoeg word geacht. De kruisingen binnen Uithoorn zullen dagelijks moeten worden gebruikt door schoolgaande en sportende kinderen. En de Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Uithoorn achten deze oversteekplaatsen veilig genoeg. Ik stel hierbij Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Uithoorn hoofdelijk aansprakelijk voor elk slachtoffer wat gaat vallen op deze kruisingen. Ieder weldenkend mens realiseert zich dat deze oversteekplaatsen nooit kindvriendelijk zullen zijn. Het is dus met voorbedachten rade de kinderen van Uithoorn in gevaar brengen. Ik realiseer mij dat de personen die de beslissing hierover moeten nemen, nooit met een zwaar gewond slachtoffer of kind geconfronteerd zijn en zullen worden. Helaas zullen de hulpverleners dit wel moeten doen.

Antwoord

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een ‘gewone’ lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject.
Voor de kruispunten Randweg en Bieslook zijn er twee mogelijkheden om de kruisingen veilig aan te leggen: met overwegbomen of met verkeerslichten. De keuze is mede afhankelijk van de maximale snelheid van de tram. Bij het kruispunt Aan de Zoom is de snelheid van de tram vanuit beide richtingen gering door de bocht bij Buitendijks/Wederik en de halte Aan de Zoom. Voor deze kruising zijn daarom drie mogelijkheden aanwezig: tramwaarschuwingslichten, verkeerslichten of overwegbomen. Als er een fietsoversteek komt bij Wederik, wordt deze over de trambaan beveiligd met overwegbomen, verkeerslichten of tramwaarschuwingslichten. De kruising bij het busstation is en blijft beveiligd met verkeerslichten.
In de volgende fase worden de mogelijkheden voor alle kruisingen verder uitgewerkt. In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Er bestaan speciale programma’s om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 234 Reactie 537

Milieu en omgeving:

De Uithoornlijn komt door een dicht bebouwd stuk van de Gemeente. Burgemeester en Wethouders waren op de hoogte van de Uithoornlijn toen er toestemming werd gegeven voor woningbouw Buitendijks. Gevolg is nu dat de tram rakelings langs bestaande bouw komt. Het milieu is al ernstig belast in de Legmeer door het vliegtuiglawaai, uitstoot van (ultra)fijnstof door de overkomende vliegtuigen. Daar komt dan nu bij het geluid van voorbijkomende trams, om de 3 minuten, fijnstof en ijzervijlsel en het verdwijnen van uitkijk op het groen.
Verder is het zeer aannemelijk dat de tram meer geluid gaat produceren dan berekend is. Er is geen enkele garantie dat de berekende cijfers de reëel zijn. Mocht het hoger uitvallen hebben de inwoners van Uithoorn die langs het tracé wonen gewoon pech.
Aan de wettelijk normen wordt nog steeds voldaan want het geluid hoeft niet opgeteld te worden bij het reeds aanwezige en toenemende vliegtuig geluid.
Opmerkelijk is dat in één van de stukken van de Stadsregio het volgende genoemd staat: De cumulatie van geluid wordt berekend middels een methode die is voorgeschreven in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 en is van toepassing op wegverkeer, railverkeer, industrielawaai en vliegtuiglawaai. Daarbij geldt dat alleen gecumuleerd moet worden indien er sprake is van een overschrijding van de van toepassing zijnde voorkeurswaarde. Voor bijvoorbeeld vliegtuiglawaai kan men wel geluidshinder ervaren, maar omdat daarbij de norm in het projectgebied niet overschreden wordt, hoeft met deze geluidsbron niet gecumuleerd te worden.Het is bekend dat een groot deel van de Legmeer binnen de LIB4 valt en dus er wel degelijk overschrijding is en dus gecumuleerd mot worden.

Tevens valt op dat er bij het tracé Zijdelweg wel ineens rekening word gehouden met omgevingsgeluid, quote : “Het verkeer op de Zijdelweg zorgt voor een hoge geluidsbelasting. Door het aanpassen of afgraven van de geluidswal zullen de woningen langs de weg eerder aan de grenswaarden van geluid komen “. Bij de geluidsinschattingen voor de woningen in de Legmeer en Buitendijks wordt er geen enkele melding over gedaan.
Als het niet in de wet staat wil dat trouwens mijn inziens niet zeggen dat de inwoners van Uithoorn vogelvrij zijn. Een behoorlijk Gemeente bestuur komt op voor de belangen van zijn inwoners, heeft een zorgplicht. Uiteindelijk zal het er op neer komen dat de Legmeer onbewoonbaar zal blijken. Dit is trouwens binnenkort al het geval door het toenemen van het aantal vliegtuigbewegingen. Hier zijn Burgemeester en Wethouders van Uithoorn ook Oost-Indisch doof voor geweest, met alle gevolgen van dien. Ik mag hopen dat de huidige Burgemeester en Wethouders verstandiger zijn dan hun voorgangers.
Ook de bewering dat er geen overlast door trillingen zullen worden ervaren, is niet wetenschappelijk bewezen. Er is geen enkele garantie, alleen maar een waarschijnlijkheid. Daarbij is in het onderzoek Quick Scan trillingen uitgegaan van Rheda City of een vergelijkbare spoorconstructie met een betonnen fundering ter hoogte van de bocht bij de Wederik. Echter in de geluidsstudie is er uitgegaan van betonnen dwarsliggers in grindbed. Geen eenduidigheid dus, wat is de werkelijkheid?
Een mooi stukje groen in Uithoorn, de oude spoordijk verdwijnt, dat is wel zeker.

Antwoord
Al geruime tijd voor de ontwikkeling van Buitendijks was er sprake van een mogelijke hoogwaardige en hoogfrequente bus met een trace over de Spoordijk. Er was in de periode van de ontwikkeling van Buitendijks geen reden om aan te nemen dat er geen HOV over de Spoordijk zou komen. In het bestemmingsplan voor Buitendijks is ook rekening gehouden met de komst van de bus, om de geluidsbelasting te berekenen. En in het stedenbouwkundig ontwerp van 2010 is benoemd dat het op dat moment in gebruik was als wandelgebied, maar gereserveerd voor een busbaan. In 2012 heeft de Stadsregio een quickscan uitgevoerd naar de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn. Dit onderwerp is juli 2012 in een Raadsvergadering van de gemeenteraad van Uithoorn besproken. Naar aanleiding hiervan heeft de Nieuwe Meerbode op 1 augustus 2012 een artikel over de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn op de voorpagina geplaatst. De gemeente heeft de uitvoering van een quickscan juni 2012 doorgegeven aan de ontwikkelaar, vanuit het idee dat deze
de directe contacten met geïnteresseerden onderhield.
De gemeente is na het besluit tot een planstudie begin 2015 direct begonnen met een intensief participatie- en communicatietraject. Bij een keuze voor het moment en de wijze van communiceren weegt de gemeente af wat de zekerheid is van plannen en in hoeverre ze afwijken van bestaande plannen. In dit geval kon een hoogwaardige bus al worden verwacht. De hoogwaardige tram wijkt voor wat betreft frequentie en geluidsbelasting niet of nauwelijks af van een HOV-bus. Het geluidsonderzoek van de Uithoornlijn toont aan dat een trambaan minder geluidsbelasting produceert dan de beoogde busbaan. Het geluidsonderzoek is tijdens de planstudiefase al op een hoog detailniveau uitgerekend waarbij de meest ongunstige situaties zijn ingevoerd. Projectorganisatie Uithoornlijn neemt geluidsbelasting serieus en treft a.h.v. deze meest ongunstige situatie geluidsreducerende maatregelen. Cumuleren is niet nodig en zal bij het doorrekenen geen verschil in wetgeving maken.
Conform wetgeving geluidshinder dient bij een beoogde verandering op de weg de huidige situatie incl. verandering doorgerekend te worden. Bij de Zijdelweg is daarom al het verkeer op de Zijdelweg meegenomen. Bij het beoogde voorkeurstracé zit op dit wegvak nog geen verkeer en heeft projectorganisatie Uithoornlijn daarom geen omgevingsverkeer bij dit tracé conform wet geluidshinder kunnen meenemen. De wegvakken in de nabij omgeving zijn zeer rustige 30 km wegen en hebben ook niet die omvang van verkeer dat deze de geluidswaarden boven de 63 dB laten komen.
U refereert aan een geluidsonderzoek en een trillingsonderzoek. Graag leggen wij u nogmaals uit dat een grasbaan of ballastbed eenzelfde reducerende werking heeft voor geluid. Beide zijn mogelijk en één van beide zal worden toegepast, afhankelijk van eventuele bovenwettenlijke matregelen.
Het trillingsonderzoek en de notitie leggen uit dat projectorganisatie Uithoornlijn op voorhand hebben gekozen voor een extra civieltechnische investering in de fundering van de trambaan om onnodige trillingen te vermijden. De betonnen ondergrond (fundering) van de gecombineerde tram-busbaan wordt doorgezet tot voorbij de halte bij Aan de Zoom. Dit geeft een reductie van overgangen bij einde gecombineerde tram-busbaan, 2 bij de optionele fiets- en voetgangersoversteek en twee bij de oversteek van Aan de Zoom. Met deze doorgaande betonnen constructie ligt de rails op een goede gefundeerde ondergrond die voldoende massa heeft om tillingen te reduceren. De afwerkingen van het bovenste deel van het spoor is vrij te kiezen.

Daar waar de bus meerijdt met de trambaan wordt beton tot ovenkant rails aangebracht. Maar op het deel waar alleen de tram rijdt kan vanuit ruimtelijke inpassing gekozen worden voor een groene inrichting of bij het plaatsen van zichtschermen voor ballastbed. De keuze van de afwerking van de trambaan heeft geen invloed op tillingen en daardoor is het trillingsonderzoek voor deze fase inhoudelijk goed genoeg. Bij verdere uitwerking van het ontwerp wordt nogmaals het ontwerp op geluid en trillingen onderzocht. Projectorganisatie Uithoornlijn verwacht hier geen andere uitkomsten omdat beide al op een zeer gedetailleerd niveau zijn uitgewerkt.

Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wij ziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.
Als u zich afvraagt hoe een dergelijk tram eruit ziet en klinkt, dan kunt u nu al een situatie in Den-Haag bekijken waar een zeer nieuwe tram over een grasbaan rijdt nabij huizen. Hierover hebben wij u eerder geïnformeerd. Jammer genoeg kon het voorgenomen bezoek vanwege gebrek aan aanmeldingen niet doorgaan.
Er zal in Uithoorn geen verhoging van de fijnstofniveaus optreden als gevolg van de aanleg en exploitatie van de Uithoornlijn. Eerder een daling omdat meer reizigers voor hun woon-werkverkeer de auto laten staan en de tram pakken en een deel van de huidige bussen wordt vervangen door de tram. De elektrische motoren van trams stoten geen fijnstof uit in tegenstelling tot brandstofmotoren van auto's en bussen.
Wel zorgt de slijtage van bovenleiding voor koperslijpsel dat in de lucht komt. Dit koperslijpsel varieert in grootte, waarvan de relatief zwaardere delen dicht bij de trams op de grond terecht komt. Inschattingen geven aan dat van de slijtage van bovenleidingen of stroomafnemers ongeveer 20% in de lucht terecht komt en dus tot het fijn stof (PM10) behoort. Luchtonderzoeken voor treinverkeer gaan ervan uit dat van dit fijnstof weer 25% behoort tot de fractie zeer fijn stof (PM2,5). Dit is dus ongeveer 5% van de totale hoeveelheid slijpsel van de bovenleiding.
Voor heel Uithoorn zal met de komst van de Uithoornlijn de hoeveelheid fijnstof afnemen. Lokaal kan langs de trambaan een kleine verhoging van fijnstof optreden, wat echter minder is dan wanneer er (diesel)bussen zouden gaan rijden over het tracé van de Uithoornlijn.

Inspreker 234 Reactie 538
Een mooi stukje groen in Uithoorn, de oude spoordijk verdwijnt, dat is wel zeker.
Verder zal de buurt veel last gaan ondervinden door het aantal auto's waar voor een parkeerplek moeten worden gevonden voordat gebruik gemaakt kan worden van de tram. Westwijk in Amstelveen heeft daar genoeg ervaring mee. In de Legmeer is er nu al een parkeerprobleem en dat zal dus alleen maar groter worden.

Antwoord
Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan inderdaad in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de inpassing zodanig vorm te geven, dat er sprake blijft van een groene uitstraling.
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.

Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.

Inspreker 234 **Reactie 539**
Infrastructuur:Het dreigen met het verdwijnen van bussen mag en kan volgens mij geen reden/argument zijn om voor een dergelijke twijfelachtige beslissing als het kiezen voor de Uithoornlijn te rechtvaardigen.

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.

In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.

Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrij liggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn.

Inspreker 234 **Reactie 540**
Werkwijze Stadsregio en politiek:
De informatie die op de verschillende tijdstippendoor de Stadsregio, aan diverse groepen is gegeven, was niet consistent. Er zaten wezenlijke verschillen in en dus niet betrouwbaar.
Wethouder Polak heeft zelf in raadsvergadering gezegd dat hij "een onderbuik gevoel had dat andere, door bewoners geopperde alternatieve tracés, niet zullen werken". Deze "wetenschappelijke" onderbouwing voor het niet nader serieus onderzoeken van andere mogelijkheden is weinig vertrouwenwekkend.
Ook komt de Stadsregio zijn afspraken niet na. Er was een toezegging om een moderne tram, elders in Nederland, met de Stadsregio te gaan bezoeken. Gezien de geringe belangstelling, 7 aanmeldingen, geannuleerd. Waarvoor begrip opgebracht moest worden. "Belofte maakt schuld", is een goed gezegde en de Stadsregio had ook een minibus kunnen regelen voor de belangstellenden. Het gevoel serieus genomen te worden is duidelijk bij mij afgenomen en de achterdocht aanzienlijk gegroeid.

Antwoord
In het participatietraject is inderdaad geïnventariseerd wie interesse had in een gezamenlijke excursie naar een tram die vergelijkbaar is met het materieel dat in Uithoorn mogelijkerwijs gaat rijden. Bijna 40 van de 200 mensen hebben zich hiervoor opgegeven. Vervolgens bleek bij de daadwerkelijke uitnodiging dat er slechts 8 aanmeldingen waren. De projectorganisatie heeft dit als te weinig beoordeeld om het bezoek te laten doorgaan. U kunt de tram wel zelf bezoeken, nu er geen excursie is georganiseerd. De projectorganisatie heeft bij de annulering van de excursie de exacte locatie doorgegeven met een aantal aandachtspunten. Het staat een ieder vrij om de locatie te bezoeken en de tram te ervaren.

Inspreker 234 Reactie 541

Democratie:
Opvallend is dat er ruim 1000 reacties zijn van de inwoners van Uithoorn die tegen de Uithoornlijn zijn. Ruim 300 inwoners hebben de moeite genomen om de enquête van de Stadsregio in te vullen. We leven in een democratisch bestel en bovengenoemde verschil is niet negeren. Ik hoop dat de inwoners van Uithoorn er nog toe doen bij Burgemeester en Wethouders en ze hun verantwoordelijkheid nemen en dus tegen stemmen.
Gevolgen:
Voor alle duidelijkheid en ten overvloede wil ik nog benadrukken dat ik Burgemeester en Wethouders hoofdelijk aansprakelijk stel voor alle schade die ik en mijn familie mogelijk ga ondervinden van het realiseren van de Uithoornlijn. Dit houdt in alle schade die ontstaat wat betreft gezondheid zoals, invloeden van fijnstof, geluid, trillingen, elektromagnetische straling, aanrijdingen, etc.
Verder zijn zij verantwoordelijk voor alle schade die aan mijn eigendommen ontstaat, door trillingen, geluid, privacyvermindering, etc. Verder verwacht ik compensatie, verhuisregeling indien de waarde van mijn huis verminderd, cq onverkoopbaar wordt, door de realisatie van de Uithoornlijn.

Antwoord
Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zalworden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indienu van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij eenbestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bijburgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.
De petitie is aangeboden aan de gemeenteraad. Zie voor de beantwoording p. 16 van deze reactienota.

Inspreker 235 Reactie 542

Nut en noodzaak van de Uithoornlijn:
Ik heb ernstig mijn twijfels of de lijn überhaupt rendabel zal zijn. In het gunstigste geval zal er een redelijke bezetting zijn gedurende de spitsuren. Gedurende andere tijstippen nauwelijks passagiers. Zeker gezien het feit dat de Uithoornlijn je niet brengt waar je wezen wil en dat is het Stadshart Amstelveen, busstation Amstelveen, gezondheidscentra zoals VUMC en ziekenhuis Amstelland en zelfs niet tot in net centrum van Amsterdam. HOV heeft namelijk minder haltes en dus zal er meer gelopen moeten gaan worden, of gebruik gemaakt moeten worden van aanvullend OV of eigen vervoer. Liever met eigen vervoer aankomen op de plaats waar je wil, misschien met enige minuten vertraging, dan op een plek waar je niet wezen wil en nog meerdere keren zal moeten overstappen.
Daarbij komt dat de bevolking vergrijst en minder mobiel zal worden en dus minder ver zal kunnen lopen.
De kosten van het niet rendabel zijn zal uiteindelijk opgebracht moeten worden door de Gemeente Uithoorn en dus door de inwoners van Uithoorn. De Gemeentelijke lasten zijn al hoog en het voorzieningen niveau laag. Uiteindelijk zal Uithoorn er niet aantrekkelijker op worden.

Betrouwbaarheid:
Als er zich een calamiteit voordoet op het spoor is er geen mogelijkheid om hier om heen te gaan. Ervaring met lijn 51, maar ook met het huidige metrostelsel en de trams van Amsterdam, leert dat er zich zeer regelmatig verstoringen, aanrijdingen, wisselstoringen, stroomuitval, etc., voordoen, met enorme gevolgen voor de passagiers. Een bus is veel flexibeler.

Antwoord
Zie antwoord bij inspreker 234

Inspreker 235 Reactie 543

Veiligheid:
Binnen de Gemeente grenzen van Uithoorn zullen gelijkvloerse kruisingen worden gerealiseerd. Binnen de Gemeente Amstelveen niet, omdat dit niet veilig genoeg word geacht.
De kruisingen binnen Uithoorn zullen dagelijks moeten worden gebruikt door schoolgaande en sportende kinderen. En de Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Uithoorn achten deze oversteekplaatsen veilig genoeg. Ik stel hierbij Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Uithoorn hoofdelijk aansprakelijk voor elk slachtoffer wat gaat vallen op deze kruisingen. Ieder weldenkend mens realiseert zich dat deze

oversteekplaatsen nooit kindvriendelijk zullen zijn. Het is dus met voorbedachten rade de kinderen van Uithoorn in gevaar brengen. Ik realiseer mij dat de personen die de beslissing hierover moeten nemen, nooit met een zwaar gewond slachtoffer of kind geconfronteerd zijn en zullen worden. Helaas zullen de hulpverleners dit wel moeten doen.

Antwoord
Zie antwoord bij inspreker 234

Inspreker 235 **Reactie 544**
Milieu en omgeving:
De Uithoornlijn komt door een dicht bebouwd stuk van de Gemeente. Burgemeester en Wethouders waren op de hoogte van de Uithoornlijn toen er toestemming werd gegeven voor woningbouw Buitendijks. Gevolg is nu dat de tram rakelings langs bestaande bouw komt. Het milieu is al ernstig belast in de Legmeer door het vliegtuiglawaai, uitstoot van (ultra)fijnstof door de overkomende vliegtuigen.
Daar komt dan nu bij het geluid van voorbijkomende trams, om de 3 minuten, fijnstof en ijzervijlsel en het verdwijnen van uitkijk op het groen. Verder is het zeer aannemelijk dat de tram meer geluid gaat produceren dan berekend is . Er is geen enkele garantie dat de berekende cijfers de reëel zijn. Mocht het hoger uitvallen hebben de inwoners van Uithoorn die langs het tracé wonen gewoon pech.
Aan de wettelijk normen wordt nog steeds voldaan want het geluid hoeft niet opgeteld te worden bij het reeds aanwezige en toenemende vliegtuig geluid. Opmerkelijk is dat in één van de stukken van de Stadsregio het volgende genoemd staat: De cumulatie van geluid wordt berekend middels een methode die is voorgeschreven in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 en is van toepassing op wegverkeer, railverkeer, industrielawaai en vliegtuiglawaai. Daarbij geldt dat alleen gecumuleerd moet worden indien er sprake is van een overschrijding van de van toepassing zijnde voorkeurswaarde. Voor bijvoorbeeld vliegtuiglawaai kan men wel geluidshinder ervaren, maar omdat daarbij de norm in het projectgebied niet overschreden wordt, hoeft met deze geluidsbron niet gecumuleerd te worden.
Het is bekend dat een groot deel van de Legmeer binnen de LIB4 valt en dus er wel degelijk overschrijding is en dus gecumuleerd mot worden.
Tevens valt op dat er bij het tracé Zijdelweg wel ineens rekening word gehouden met omgevingsgeluid, quote : “Het verkeer op de Zijdelweg zorgt voor een hoge geluidsbelasting. Door het aanpassen of afgraven van de geluidswal zullen de woningen langs de weg eerder aan de grenswaarden van geluid komen “. Bij de geluidsinschattingen voor de woningen in de Legmeer en Buitendijks wordt er geen enkele melding over gedaan. Als het niet in de wet staat wil dat trouwens mijn inziens niet zeggen dat de inwoners van Uithoorn vogelvrij zijn. Een behoorlijk Gemeente bestuur komt op voor de belangen van zijn inwoners, heeft een zorgplicht. Uiteindelijk zal het er op neer komen dat de Legmeer onbewoonbaar zal blijken. Dit is trouwens binnenkort al het geval door het toenemen van het aantal vliegtuigbewegingen. Hier zijn Burgemeester en Wethouders van Uithoorn ook Oost-Indisch doof voor geweest, met alle gevolgen van dien. Ik mag hopen dat de huidige Burgemeester en Wethouders verstandiger zijn dan hun voorgangers.
Ook de bewering dat er geen overlast door trillingen zullen worden ervaren, is niet wetenschappelijk bewezen. Er is geen enkele garantie, alleen maar een waarschijnlijkheid. Daarbij is in het onderzoek Quick Scan trillingen uitgegaan van Rheda City of een vergelijkbare spoorconstructie met een betonnen fundering ter hoogte van de bocht bij de Wederik. Echter in de geluidsstudie is er uitgegaan van betonnen dwarsliggers in grindbed. Geen eenduidigheid dus, wat is de werkelijkheid? Een mooi stukje groen in Uithoorn, de oude spoordijk verdwijnt, dat is wel zeker.

Antwoord
Zie antwoord bij inspreker 234

Inspreker 235 **Reactie 545**
Een mooi stukje groen in Uithoorn, de oude spoordijk verdwijnt, dat is wel zeker. Verder zal de buurt veel last gaan ondervinden door het aantal auto’s waar voor een parkeerplek moeten worden gevonden voordat gebruik gemaakt kan worden van de tram. Westwijk in Amstelveen heeft daar genoeg ervaring mee.
In de Legmeer is er nu al een parkeerprobleem en dat zal dus alleen maar groter worden.

Antwoord
Zie antwoord bij inspreker 234

Inspreker 235 **Reactie 546**
Infrastructuur:
Het dreigen met het verdwijnen van bussen mag en kan volgens mij geen reden/argument zijn om voor een dergelijke twijfelachtige beslissing als het kiezen voor de Uithoornlijn te rechtvaardigen.

Antwoord
Zie antwoord bij inspreker 234

Inspreker 235 **Reactie 547**
Werkwijze Stadsregio en politiek:
De informatie die op de verschillende tijdstippendoor de Stadsregio, aan diverse groepen is gegeven, was niet consistent. Er zaten wezenlijke verschillen in en dus niet betrouwbaar.
Wethouder Polak heeft zelf in raadsvergadering gezegd dat hij ”een onderbuik gevoel had dat andere, door bewoners geopperde alternatieve tracés, niet zullen werken”. Deze “wetenschappelijke” onderbouwing voor het niet nader serieus onderzoeken van andere mogelijkheden is weinig vertrouwenwekkend.
Ook komt de Stadsregio zijn afspraken niet na. Er was een toezegging om een moderne tram, elders in Nederland, met de Stadsregio te gaan bezoeken. Gezien de geringe belangstelling, 7 aanmeldingen, geannuleerd. Waarvoor begrip opgebracht moest worden. “Belofte maakt schuld”, is een goed gezegde en de Stadsregio had ook een minibus kunnen regelen voor de belangstellenden. Het gevoel serieus genomen te worden is duidelijk bij mij afgenomen en de achterdocht aanzienlijk gegroeid.

Antwoord
Zie antwoord bij inspreker 234

Inspreker 235 **Reactie 548**
Democratie:
Opvallend is dat er ruim 1000 reacties zijn van de inwoners van Uithoorn die tegen de Uithoornlijn zijn. Ruim 300 inwoners hebben de moeite genomen om de enquête van de Stadsregio in te vullen. We leven in een democratisch bestel en bovengenoemde verschil is niet negeren. Ik hoop dat de inwoners van Uithoorn er nog toe doen bij Burgemeester en Wethouders en ze hun verantwoordelijkheid nemen en dus tegen stemmen.
Gevolgen:
Voor alle duidelijkheid en ten overvloede wil ik nog benadrukken dat ik Burgemeester en Wethouders hoofdelijk aansprakelijk stel voor alle schade die ik en mijn familie mogelijk ga ondervinden van het realiseren van de Uithoornlijn. Dit houdt in alle schade die ontstaat wat betreft gezondheid zoals, invloeden van fijnstof, geluid, trillingen, elektromagnetische straling, aanrijdingen, etc.
Verder zijn zij verantwoordelijk voor alle schade die aan mijn eigendommen ontstaat, door trillingen, geluid, privacyvermindering, etc. Verder verwacht ik compensatie, verhuisregeling indien de waarde van mijn huis verminderd, cq onverkoopbaar wordt, door de realisatie van de Uithoornlijn.

Antwoord
Zie antwoord bij inspreker 234

Inspreker 236 **Reactie 549**
Bijgaand onze vragen/opmerkingen n.a.v. de voorgenomen komst van de Uithoornlijn: Wij vragen ons af wat de financiële uitvoerbaarheid is van dit plan. Wat zijn de gevolgen voor de gemeentelijke belastingen?

Antwoord
De investeringskosten van de voorkeursvariant zijn geraamd op 55-60 miljoen euro. De voorkeursvariant kent een positieve maatschappelijke kosten-batenanalyse (mkba) Uitgangspunt is dat de Stadsregio 95% van de

kosten voor haar rekening neemt. De overige 5% is voor de drie andere projectpartners (Uithoorn, Amstelveen, Provincie Noord-Holland). Ook van Uithoorn zal een bijdrage aan de Uithoornlijn worden verwacht. De hoogte van deze bijdrage zal bij de besluitvorming door de gemeenteraad worden meegenomen. Dan zal de raad ook bepalen of zij het die bijdrage waard vindt en op welke manier ze deze wil dekken.

Inspreker 236 Reactie 550

Wij hebben bij de keuze van deze woning uitdrukkelijk gekozen voor een omgeving zonder hoogspanningskabels ivm gezondheidsrisico's bij elektromagnetische straling. Bij de komst van de Uithoornlijn op 30m afstand van onze woning komen de hoogspanningskabels in principe op onze deurmat. Ook zien wij in combinatie met fijnstof van de vliegtuigen en de komst van de nieuwe n201 een toename van fijnstof en dus een risico voor onze gezondheid In het geluidsonderzoek is alleen gekeken naar het geluid van de tram, terwijl onze wijk nu al veel geluidsoverlast heeft van de vliegtuigen. De komst van de tram zal ons woongenot dus zeer zeker verminderen en de totale geluidshinder komt zeer zeker boven de wettelijke grens
In het geluidsonderzoek zijn niet het geluidsoverlast van de bellen bij overgangsplaatsen meegenomen. Wij wonden dichtbij de overgang met de Randweg. Geluid van de tram+bellen+vliegtuigen leidt dus tot een te hoge geluidslast Wat betreft geluidslast zijn de waarden gemiddelden gespreid over de dag. Wanneer er een tram overkomt is de geluidshinder dus hoger. Verlies van privacy en vrij uitzicht leidt tot vermindering van ons woongenot Risico's voor de fundering en stabiliteit van onze woning als gevolg van trillingen met de komst van de Uithoornlijn op 30m afstand van onze woning.

Antwoord

Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.
De elektrische spanning van bovenleidingen geven net zoals de elektraleidingen in woningen een magnetisch veld. Dat is echt iets anders dan straling. Een magnetisch veld is niet schadelijk voor de gezondheid. Het magnetisch veld in een woning van deze elektraleidingen is veel groter dan het magnetisch veld van de bovenleiding van de tram, meetbaar in een woning.
Er zal in Uithoorn geen verhoging van de fijnstofniveaus optreden als gevolg van de aanleg en exploitatie van de Uithoornlijn. Eerder een daling omdat meer reizigers voor hun woon-werkverkeer de auto laten staan en de tram pakken en een deel van de huidige bussen wordt vervangen door de tram. De elektrische motoren van trams stoten geen fijnstof uit in tegenstelling tot brandstofmotoren van auto’s en bussen.
Bij overgangen naar andere constructies (brug naar land bijvoorbeeld) kan een tram trillingen afgeven aan de omgeving omdat een tram een zwaar voertuig is en elke zetting/oneffenheid een trilling kan geven. Voor trillingshinder bestaat geen wetgeving maar wel een richtlijn. Richtlijn A gaat over schade aan panden. Richtlijn B gaat over trillingshinder voor personen. Richtlijn B is veel strenger en stelt dat er geringe trilling naar de omgeving mag zijn. Projectorganisatie Uithoornlijn heeft getoetst op richtlijn B. De gehouden quickscan naar trillingen toont aan dat de trillingen niet boven de grenswaarde van richtlijn B (personen) komen.
Daarnaast zijn in het ontwerp technische maatregelen opgenomen zodat overgangen geminimaliseerd zijn waardoor trillingen naar omgeving zoveel mogelijk worden gereduceerd.

Inspreker 236 Reactie 551

Met het verlies van ons vrij uitzicht en de toename van geluidshinder etc. verwachten wij een daling van de waarde van onze woning. Bent u van plan ons hiervoor te vergoeden?

Antwoord
Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 236 Reactie 552
Wij vinden dat de veiligheid in het geding is van kinderen (en andere verkeersdeelnemers) die de trambaan moeten oversteken om naar school te gaan in de Legmeer. Worden er maatregelen getroffen zodat de tram niet de maximum snelheid van 50km per uur kan overschrijden? Zeker in geval van haast zien wij hier een risico dat de bestuurder van de tram de snelheid overschrijdt. Hetgeen leidt tot meer geluidsoverlast en verminderde veiligheid

Antwoord
In een tram zit een logboek waarop uitgelezen kan worden of een maximum snelheid worden overschreden. In de allernieuwste trams is het al mogelijk om maximale snelheden in te voeren op basis van GPS.

Inspreker 236 Reactie 553
We kunnen nu vrij voor de deur parkeren en verwachten een toename van auto's die in de wijk komen parkeren om op de tram over te stappen. Dus minder parkeerplek en risico's voor de introductie van betaald parkeren. Dus een negatieve impact op onze woonsituatie Er is maar 1 uitgang in onze wijk, nl. via de radweg. Rond start- en eindtijden van school en of voetbal bij Legmeervogels is de drukte op de randweg groot. Wij verwachten een verkeersopstopping in de wijk als hier een tramovergang bijkomt.

Antwoord
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto’s en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Er zijn bij de kruispunten Randweg, Bieslook en Aan de Zoom op 12 dagdelen tellingen uitgevoerd, verspreid over meerdere seizoenen en verschillende dagen in de week. Op die manier is er een representatief beeld van het verkeer op deze kruispunten. De Randweg kenmerkt zich als een zeer rustige 50 km-ontsluitingsweg. Tijdens de momenten dat school of sport begint of uitgaat is het iets drukker. Conform het huidig verkeersbeeld kunt u goed uw wijk uitkomen als er een tramkruising op de Randweg komt. Dit is ter controle gesimuleerd in een model met de waargenomen verkeerbewegingen per 15 minuten en de beoogde tramfrequentie.

Inspreker 236 Reactie 554
Wat zijn de gevolgen voor reistijden van en naar Amsterdam Bijlmer?

Antwoord
De reistijd naar Amsterdam Bijlmer Arena wordt korter, maar dit is afhankelijk van de exacte opstaplocatie in Uithoorn. Van Uithoorn busstation naar Amsterdam Bijmer Arena is de totale reistijd nu 50 minuten en dit wordt 38 minuten (inclusief wachten en overstappen).

Inspreker 236 Reactie 555

In de Baten/Kosten analyse in deelonderzoek 2b komt Tram A en daarna Tram D als beste variant naar voren. Wij begrijpen dan ook niet dat Tram A niet de voorkeursvariant is.

Antwoord

Bij het onderzoek naar het eindpunt is niet alleen gekeken naar kosten, maar ook naar kwalitatieve effecten. Daarbij is geconstateerd dat bij het eindpunt Dorpscentrum er 200 extra reizigers gebruik maken van de tram en dat 500 reizigers minder hoeven over te stappen.
Bovendien heeft het eindpunt Dorpscentrum een positieve invloed op het imago en de uitstraling van de tramlijn, de toeristische aantrekkelijkheid en de ontwikkelingsmogelijkheden van het centrum van Uithoorn. De bereikbaarheid verbetert en de kansen voor parkeren zijn groter. Daar staat tegenover dat een eindpunt in het Dorpscentrum hinder oplevert voor bewoners langs het tracé tussen het busstation en het dorpscentrum. Dit geldt niet wanneer het eindpunt bij het busstation komt.

Inspreker 237 Reactie 556

In navolging op mijn eerder geuite bezwaren in een brief aan de Stadsregio, de gemeente raad van Amsterdam en de gemeente raad van Uithoorn tezamen met de bewoners van de huisnummers 8 A, B, C D, E, F, 10B, c, f, 12 A t/m F, 18 A, 22 A, 24 en 24 A Admiraal de Ruijterlaan , en na deelname aan een aantal informatieavonden en diverse mails aan de stadsregio, gemeenteraadsleden, fractievoorzitters en commissieleden deel ik hierbij graag nogmaals mijn bezwaren betreffende de Uithoornlijn:
Stabiliteit: Wij maken ons ernstig zorgen over de stabiliteit van het talud. Tijdens de bouw van de woningen met de huisnummers 8 t/m 24 is het talud flink omwoeld geweest waarover wij destijds onze zorg hebben uitgesproken. De bouwer heeft ons toen schriftelijk aangegeven dat de gedane werkzaamheden geen invloed zouden hebben op de stabiliteit van het talud. Wij kunnen ons voorstellen dat dat inderdaad niet het geval is zolang het talud gebruikt wordt als tuin (met de restricties die wij daarbij hebben gekregen) en de busbaan als busbaan. Zelfs een leek kan bedenken dat dit anders wordt als de busbaan ook als trambaan ingericht (met alle nodige werkzaamheden) en gebruikt gaat worden. Bovendien hebben wij een aansprakelijkheidsstelling betreffende het talud in onze koopovereenkomst staan die niet zomaar genegeerd
kan worden.

Antwoord

Deze zorg hebben wij uitvoerig tijdens de participatieavond met u besproken en onderzocht. In de presentatie zijn tekeningen en details verwerkt die aangeven wat de te verwachten werkzaamheden zijn voor het weghalen van de busbaan en het aanbrengen van de gecombineerde trambusbaan. Die geven geen aanleiding voor zorgen over een onstabiel talud. Voorafgaand aan de start van de bouwwerkzaamheden kan gekeken worden naar de situatie van het talud. Eventueel kan een opname van het talud worden gedaan voorafgaand aan de werkzaamheden. Mocht er toch schade ontstaan dan kan goed beoordeeld worden of deze verband heeft met de werkzaamheden.

Inspreker 237 Reactie 557

Zicht: De bovenleidingen van de tram zouden volgens de artist impression niet zichtbaar zijn voor de bewoners van de Admiraal de Ruyterlaan. Misschien niet vanaf de begane grond van onze woning of als we in de benedentuin dicht bij ons huis staan. Maar de bovenleiding zal absoluut zichtbaar zijn vanaf de 1e etage van ons huis en erger nog vanuit onze tuin bovenop het talud!
Electromagnetische straling en fijnstof: In de onderzoeksrapporten wordt alleen gesproken over de elekromagnetische straling. Tot nu toe heb ik nergens is iets gelezen over de hoeveelheid fijnstof.
Men spreekt daar over een klein magnetisch veld (inductie) waarbij geen vergelijking met kernenergie mag worden getrokken. Het magnetische veld zou zo klein zijn omdat het zo hoog hangt en ver weg is van de woningen. Maar wij verblijven natuurlijk niet alleen in de woning. Zoals gezegd grenst onze tuin aan de huidige busbaan en verblijven wij heel vaak in onze boventuin, waar het tot op heden echt heerlijk toeven is. Dus hoe zit het met de metingen daar?
Geluid; ook over het geluid dat de tram zal gaan veroorzaken maken wij ons zorgen. De geluiden van de tram komen bovenop de geluiden die we nu al hebben: industriegeluid van Quaker chemicals, het geluid van de bus, het vliegverkeer (is behoorlijk toegenomen sinds de aankoop van onze woning in 2006). Volgens de gebruikelijke bepalingen gaan de metingen uit van een gemiddelde waarde over een bepaalde periode. Nu

blijkt dat daarin slechts op een aantal plekken de norm betreffende de tram overschreden wordt. Deze meting betreft slechts het geluid van de tram, maar hoe zit het met het totale geluid en hoe zit het met de piekgeluiden, met het pling-plong geluid bij het openen en sluiten van de tramdeuren, het geluid van de wissels bij de Nord?? Hoe zit het met het geluid als wij boven in onze tuin zitten? Ik ben er zeker van deze geluiden bij elkaar de norm zal overschrijden!! Dus hoe zit het de geluidsmeting in onze boventuin?

Antwoord
De trammasten en bovenleidingen zijn inderdaad zichtbaar. Projectorganisatie Uithoornlijn heeft op aangeven van de omgeving maatregelen uitgewerkt om het zicht te beperken. Tijdens de consulatieronde heeft u een 3D-model kunnen bekijken waarin u overal kunt aan staan om het zicht op de eventuele tramlijn bepalen. Dit is ook op de website (www.stadsregioamsterdam.nl/uithoornlijn) te vinden.
Er zal in Uithoorn geen verhoging van de fijnstofniveaus optreden als gevolg van de aanleg en exploitatie van de Uithoornlijn. Eerder een daling omdat meer reizigers voor hun woon-werkverkeer de auto laten staan en de tram pakken en een deel van de huidige bussen wordt vervangen door de tram. De elektrische motoren van trams stoten geen fijnstof uit in tegenstelling tot brandstofmotoren van auto's en bussen.

Omdat de geluiden van de tram bovenop de geluidsbelasting van de bussen komt heeft projectorganisatie Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsmodel laten doorrekenen. Het geluid van de bussen is al in de buurt van de voorkeursgrenswaarde. Op enkele delen van de busbaan komt de nieuw beoogde situatie van de trambusbaan boven de voorkeursgrenswaarde uit. Projectorganisatie Uithoornlijn heeft bepaald dat op deze delen geluidsreducerende maatregelen worden genomen. Deze maatregelen werken ook geluidsreducerend voor de reeds aanwezige geluidsbelasting van de bussen.
Bij het in gebruik nemen van de gecombineerde trambusbaan ontstaat een situatie waarbij na het aanbrengen van deze geluidsreducerende maatregel in de tuin (laag deel), begane grond en 1ste verdieping minder geluidsbelasting aanwezig is dan in de huidige situatie.
In de geluidsberekening zijn alle buslijnen en frequenties incl. de tramfrequentie doorgerekend. Voor de woningen die hun leefgedeelte op een hogere verdieping hebben, wordt nog bepaald of bovenwettelijke maatregelen mogelijk zijn.

Inspreker 237 Reactie 558
Parkeren: als de tramlijn doorgetrokken wordt naar du Nord en daar zijn eindpunt heeft zal de parkeerdruk in de omliggende straten flink toenemen. De horeca en winkeliers die gevestigd zijn langs de Amstel klagen nu ook al over te weinig parkeerruimte. Volgens de wethouder zouden er nog 500 parkeerplekken per dag bij moeten komen. Waar dan?? Moeten wij soms in de toekomst betalen om in onze straat te kunnen en mogen parkeren? Of gaat dhr Polak dat voor ons betalen?

Antwoord
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.

Inspreker 237 Reactie 559
Waardevermindering woning: Alles bij elkaar ben ik er van overtuigd dat de komst en het doortrekken van de tramlijn naar het dorpscentrum een flinke waardevermindering voor onze woning zal betekenen. Hoeveel mensen denkt u hebben er altijd al een bus en tram in hun achtertuin willen hebben?

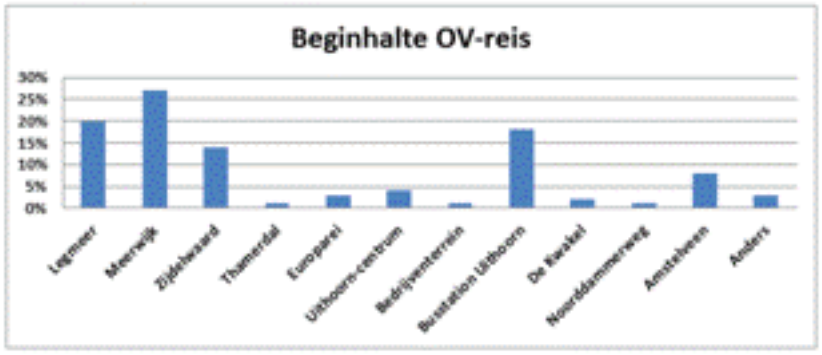
Antwoord

Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

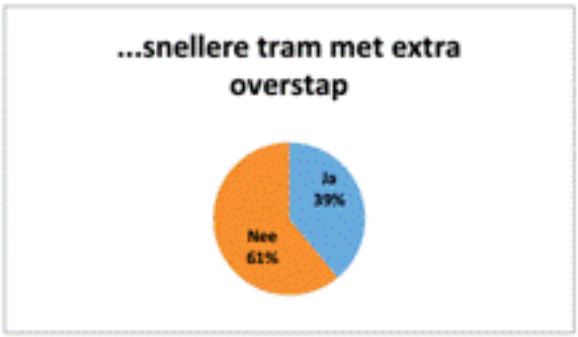
Inspreker 237 Reactie 560

Financieel en nut;wij hebben begrepen dat alleen al het doortrekken van de tramlijn van het busstation naar het oude spoorhuis 15 miljoen zal kosten en dat dit stuk niet rendabel zal worden. Dat is in onze optiek buiten alle proporties, ook al betaalt Uithoorn slechts 10 procent van het hele project. Weggegooid geld, door de belastingbetaler opgebracht, dan kan toch niet? Zeker gezien de uitkomst van de enquête. Daarin komt o.a naar voren dat er maar heel weinig mensen in het Thamerdal opstappen (dus waarom doortrekken naar de Nord?), een meerderheid geen gebruik gaat maken van de tram als er een overstap nodig is om hun bestemming te bereiken, en de meeste reizigers gebruik maken van het OV om naar het centrum van Amsterdam te reizen. Om daar te komen moet je bij gebruik van de tram overstappen. De kosten baten zijn ons dus volstrekt onduidelijk. Deze informatie heb ik niet teruggehoord bij de raadsvergadering waar de gemeenteraadsleden geinformeerd werden.

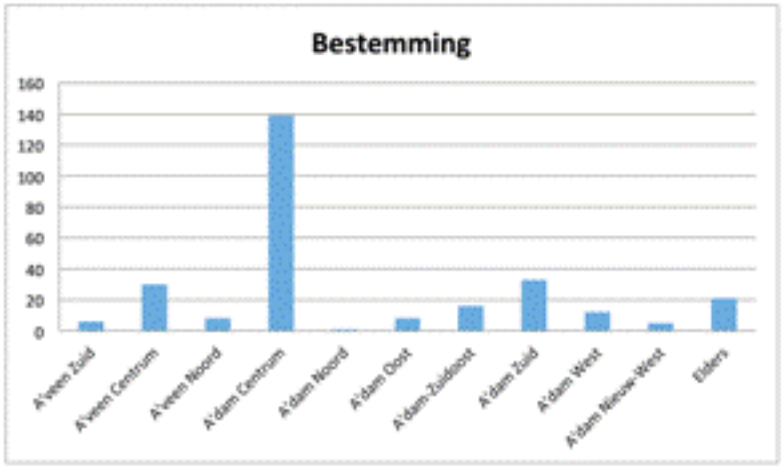
10. De drie meest genoemde opstaplocaties zijn Meerwijk, Legmeer en het busstation Uithoorn.



15. Van de respondenten denkt 61% geen gebruik van de tram te gaan maken als deze hen sneller naar de bestemming brengt maar er ook een extra overstap nodig is.



7. De bestemming van de respondenten die met het openbaar vervoer reizen is met name naar het centrum van Amsterdam.



Als de tramlijn er komt zullen er een aantal buslijnen en daarmee haltes verdwijnen en om toch bij de halte's te kunnen komen zullen er kleine busjes ingezet gaan worden. Helaas rijden die busjes dan weer niet net zo vaak als de tramlijn. Ook is niet duidelijk hoe toegankelijk e.e.a dan is voor mindervaliden.Men spreekt steeds over een hoogwaardige OV verbinding. Waar precies zit die hoogwaardigheid dan in???Ik ben er zeker van dat als de burgers actief geïnformeerd zouden zijn over wat de komst van de tramlijn nu precies in de praktijk zal inhouden er veel meer tegenstand zou zijn.Wettelijk heeft de gemeente de plicht burgers te horen dat is echter niet hetzelfde als luisteren. En echt luisteren kan alleen als je de burgers eerlijk en actief van informatie voorzien hebt.

Antwoord

Bij het onderzoek naar het eindpunt is niet alleen gekeken naar kosten, maar ook naar kwalitatieve effecten. Daarbij is geconstateerd dat bij het eindpunt Dorpscentrum er 200 extra reizigers gebruik maken van de tram en dat 500 reizigers minder hoeven over te stappen.
Bovendien heeft het eindpunt Dorpscentrum een positieve invloed op het imago en de uitstraling van de tramlijn, de toeristische aantrekkelijkheid en de ontwikkelingsmogelijkheden van het centrum van Uithoorn. De bereikbaarheid verbetert en de kansen voor parkeren zijn groter. Daar staat tegenover dat een eindpunt in het Dorpscentrum hinder oplevert voor bewoners langs het tracé tussen het busstation en het dorpscentrum. Dit geldt niet wanneer het eindpunt bij het busstation komt. Het laatste deeltraject van een lijn is per definitie het minst drukke en het minst rendabele deel. Dat geldt bijvoorbeeld nu ook voor het gedeelte Westwijk - Sacharovlaan op lijn 51.

Inspreker 237 Reactie 561

Criminaliteit:Het doortrekken van de tramlijn zal de criminaliteit in Uithoorn absoluut doen toenemen. In de tram is namelijk geen controle. Ook in Amstelveen is de criminaliteit ernstig toegenomen sinds de komst van lijn 51.

Antwoord

De gemeente Amstelveen heeft geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit is gestegenin de directe omgeving van de Amstelveenlijn.
Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en 'schoon&heel'. Voor het Programma van Eisen (PvE) voor de Concessie Amstelland-Meerlanden is een risicoanalyse sociale veiligheid in het openbaar vervoer uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het niveau van sociale veiligheid in het huidige openbaar vervoer in Amstelveen gelijk is aan Uithoorn. Uit deze risicoanalyse blijkt ook het aantal meldingen van incidenten gelinkt aan het OV weliswaar hoger is in Amstelveen, maar dat dit

hogere aantal meldingen in verhouding staat tot het grotere aantal reizigers in Amstelveen ten opzichte van Uithoorn. Deze risicoanalyse is opgenomen als bijlage bij het genoemde PvE.
Daarnaast is er camerabewaking in de voertuigen en besteedt de vervoerder (verplicht) veel aandacht aan de sociale veiligheid.

Inspreker 237 Reactie 562

Het alternatief bij de N201 is onvoldoende onderzocht en te gemakkelijk van de hand gewezen. Natuurlijk is het niet nodig om dan het busstation te verplaatsen. Dit is ronduit flauwekul. Niet iedere eindhalte is op een busstation en dat hoeft ook niet. Een bushalte is voldoende. Er zijn sowies extra busjes nodig om te zorgen dat een ieder op de maximale afstand van het openbaar vervoer woont. Dan maakt het natuurlijk niet uit of die busjes naar het busstation of de Nord rijden of naar het terrein van de N201. Het is mij dus volstrekt onduidelijk dat bij het eindpunt N201 de vervoerswaarde af zou nemen.

Antwoord

Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé bij die variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvanis dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling “Meer OV voor minder geld” wordt hiermee niet gehaald.
Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 237 Reactie 563

Al met al ben ik van menig dat de Stadsregio Amsterdam geen zorgvuldig onderzoek heeft gedaan om te bepalen of die tramlijn er nou wel of niet moet komen.
In eerste instantie werden wij niet specifiek uitgenodigd omdat men ons onder de tweede schil schaarde. Heel vreemd omdat wij de eigenaren van onze woningen zijn en onze tuinen direct aan de huidige busbaan grenzen. Onze tuinen maken deel uit van het talud en is er in onze koopovereenkomst een aansprakelijkheidsclausule opgenomen en hebben wij restricties betreffende de werkzaamheden in onze tuin. Het getuigd niet bepaald van zorgvuldigheid en goede voorbereiding dat de stadsregio daarvan niet op de hoogte was. Om de een of andere reden is het de stadsregio niet gelukt om e.e.a bovenwater te krijgen maar dat kan natuurlijk geen reden zijn om het gegeven dan maar te negeren. Pas nadat wij onze bezwaren bij de stadsregio, de gemeente Uithoorn en de gemeente Amsterdam schriftelijk hadden geuit zijn wij uitgenodigd voor de informatiebijeenkomsten. Een aantal van die informatiebijeenkomsten hebben wij inderdaad bijgewoond. Daarbij hebben wij niet de indruk gekregen dat er onderzocht werd of de tramlijn er zou moeten komen maar alleen hoe men onze bezwaren zou kunnen wegpoetsen. Helaas is dat niet gelukt, al onze bezwaren zijn van tafel geveegd zonder constructieve oplossing.
Het bijwonen van de informatieavonden hebben wij daardoor en de door de algehele opstelling van de stadsregio als tenenkrommend ervaren. Zo ook de laatste informatieve raadsvergadering. Het getuigt van weinig respect zowel voor de vraagsteller als voor het publiek (de direct betrokkenen) als er regelmatig wordt gefluisterd en besmuikt gelachen door de informatiegevers. Tijdens bovengenoemde raadsvergadering werd er door dhr Keimes aangeven dat de berichtgeving in de media de indruk wekte dat de beslissing betreffende de komst van de tramlijn al genomen was. Dhr Polak gaf aan dit te betreuren en te repareren middels een rectificatie. Inmiddels is het 26 juni en heb ik nog nergens een rectificatie kunnen vernemen. Of komt die nog na de sluitingsdatum van de consultatieronde?
Ik ben van mening dat dit mede de oorzaak is van de lage opkomst bij de inloopbijeenkomst in de Thamerkerk op 13 juni en van de vermoedelijk aantal lage reactie’s tijdens de consultatieronde. Ook aan het feit dat er een informatiebijeenkomst was die men kon bijwonen is naar mijn mening te weinig

ruchtbaarheid gegeven. Ook was er in een filmpje een bijna juichende wethouder Polak te zien waarmee wel degelijk de indruk werd gewekt dat de komst van de tramlijn een feit was. Het is bekend dat wethouder Polak het geweldig zou vinden als de tramlijn doorgetrokken wordt naar Uithoorn en dan met name naar het dorpscentrum omdat in zijn optiek dan oude tijden herleven, de tram rijdt over de oude spoorbaan….Dhr Polak schijnt ook te denken dat de tramlijn toeristen zal trekken naar Uithoorn. Ik heb geen idee waar hij dat op baseert, hijzelf waarschijnlijk ook niet.
Ik hoop toch oprecht dat dit geen prestigeproject voor de wethouder is.
Toen wij ons huis wilden gaan kopen zijn wij meermalen op het talud gaan kijken en luisteren om te bepalen of wij last van de busbaan zouden hebben. Dit was niet het geval, de bus zoeft slecht zachtjes langs en is ter hoogte van onze tuin niet zichtbaar. Dat was doorslaggevend voor onze beslissing de woning te kopen. Totdat de brief van de stadsregio in de bus viel hebben wij dan ook zeker van onze woning en tuin genoten. Echter sindsdien maken wij ons ernstig zorgen. In het bestemmingsplan wordt gesproken over een openbaarvervoersvoorziening, echter verder werd er tot op heden altijd en overal gesproken over de busbaan. Dit zet burgers op het verkeerde been, op een busbaan rijdt namelijk geen tram.

Antwoord
Bij de participatierondes is een onderscheid gemaakt tussen mensen die direct aan het tracé wonen en mensen die in de omgeving van het tracé wonen of waar al sprake is van een zichtscherm. Dat laatste was het geval bij de Admiraal de Ruyterlaan. Als snel bleek dat er bij een aantal bewoners van de betreffende straat behoefte was aan een gesprek. Vervolgens zijn diverse gesprekken gesprekken gevoerd in de verschillende participatierondes. Tijdens deze bijeenkomsten is gesproken over de noodzaak van de komst van een tram én over mogelijke maatregelen om hinder te voorkomen. Het is spijtig dat u zich daarin niet serieus genomen voelt en het idee heeft dat er geen gedegen onderzoek is gedaan.
Sommige media hebben in hun berichtgeving inderdaad de indruk gewekt dat het besluit al definitief is. Dat is niet het geval. De stuurgroep, de colleges van burgemeester en wethouders van Uithoorn en Amstelveen en het dagelijks bestuur van de Stadsregio, hebben een keuze hebben gemaakt voor een voorkeursvariant. Over deze voorkeursvariant gaat de consultatie en met de resultaten daarvan zullen de gemeenteraden en de regioraad in het najaar een besluit nemen. Zij zijn het die uiteindelijk beslissen of de Uithoornlijn er komt.
Bij de inloopbijeenkomst zijn 150 mensen geweest, in totaal zijn zo'n 360 reacties ingediend. De consultatie én de inloopbijeenkomst zijn aangekondigd in een paginagrote advertentie in een huis-aan-huiskrant in de gemeente, op straat hebben posters in driehoeksborden gestaan, er is een (digitale) nieuwsbrief uitgegeven die ook op diverse plaatsen in gedrukte vorm is neergelegd en de media hebben veel aandacht besteed aan de consultatie en de inloopbijeenkomst.

Inspreker 238 Reactie 564
Ik ben faliekant tegen het initiatief Tram doortrekken Amstelveen naar Uithoorn en wel om de volgende redenen :
1) Geluidsoverlast gezien het feit ik 25m van de tramlijn afwoon en ik tot de dag van vandaag geen overtuigende rapporten heb gezien van de geluidspieken bij mij in huis. 10 tram bewegingen per uur voor mijn huis geven een enorm geluidsoverlast. Er wordt gesproken over 80KM per uur maximaal , is dat haalbaar in een woonwijk.

Antwoord
Zie antwoord bij inspreker 225

Inspreker 238 Reactie 565
2) Mijn huis , semi vrijstaand zal naar grote waarschijnlijkheid de helft van zijn waarde verliezen wie gaat dat betalen ?? ,en op dit moment onverkoopbaar vanwege deze tram discussie. Wij wonen aan de dijk.

Antwoord
Zie antwoord bij inspreker 225

Inspreker 238 Reactie 566

3) De verkeersveiligheid zal enorm afnemen vanwege het ridicule idee de tram gelijkvloers te laten kruisen op 3 verschillende kruispunten waar schoolgaande kinderen , en ouders op fiets oversteken. Vreemd uitgangspunt terwijl Amstelveen er alles aan moet doen om de veiligheid te vergroten.
Oftewel verlagen van de tram in de grond , Ik stel de vraag waarom Uithoorn dit wel kan of mag doen ? Is in Uithoorn veiligheid een NON-issue ??7) Bij 2 kruisingen (in Het rond, en aan de Zoom) gaan idiote files ontstaan als de trams gemiddeld elke 6 minuten zullen passeren in de spits. Deze 2 kruisingen worden door basisschool leerlingen en ouders gebruikt om van de Legmeer naar de school te komen. De wijken zullen volstromen doordat men telkens weer moet wachten voor de tram , en zal dus ongelukken gaan veroorzaken door mensen die geen geduld zullen hebben omdat alles vertraagd.

Antwoord

Zie antwoord bij inspreker 225

Inspreker 238 Reactie 567

4) Het reduceren van het aantal bussen en de verbinding naar de stad wordt zo slecht dat dit openbaarvervoerbeleid een schandaal is voor de bereikbaarheid van Uithoorn. We willen de file op de Bovenkerkerweg terug dringen , echter door reduceren buslijnen gaan we dus de file vergroten , want makkelijk bereikbaarheid en openbare parkeervoorzieningen zullen er niet komen dus nog meer reizigers met de auto.

Antwoord

Zie antwoord bij inspreker 225

Inspreker 238 Reactie 568

5) Hoe moeten de reizigers die met de tram denken te gaan reizen er komen , en waar kunnen zij hun auto met name parkeren? We hebben nu al een parkeerprobleem in de straten en hoe kan men bij de haltes parkeren ?

Antwoord

Zie antwoord bij inspreker 225

Inspreker 238 Reactie 569

6)Wie kan zich in de organisatie Openbaar Vervoer Nederland of gemeente Uithoorn verantwoorden , financieel gezien dat wij 60 Miljoen Euro , geschatte aanleg kosten op dit moment , voor 4 km tramlijn , met als doelstelling dat we kosten besparen , de file oplossen en efficiënter gaan reizen . Terwijl we dus 1 tram krijgen , bij breuk , ongeluk of technische storing , heel Uithoorn plat hebben (Single Point of Failure) , en dat noemt politiek en OV Nederland hoogwaardig vervoer . Tis te belachelijk voor woorden.Tot Slot : Uiteraard genoeg suggesties om het anders te doen , maar daar is deze petitie niet voor ! Ik zal samen met de bewoners uit Uithoorn dit hele project tot in den treuren bestrijden, tot aan de hoge raad, want het is
een schandalig en belachelijk idee om dit in een bestaande woonwijk , en nieuwe woonwijk zo te doorklieven op een dijk die al 66 jaar niet meer wordt gebruikt.

Antwoord

Zie antwoord bij inspreker 225

Inspreker 239 Reactie 570

tramlijn mag er niet komen,om diversen redenen,o.a waarde vermindering van het huis

Antwoord

Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van

mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 239 **Reactie 571**
onze kinderen

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen. Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 239 **Reactie 572**
,en zeker geluidsoverlast.

Antwoord
Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Wij zijn echter bereid om ook te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Inspreker 240 **Reactie 573**
Ik geloof dat ik niet de enige inwoner van Uithoorn ben die vol verbazing in een landelijk dagblad stuitte op een bericht over de ingrijpende veranderingen in nota bene mijn eigen woonplaats. De aangekondigde komst van de Uithoornlijn voelt als een reeds voldongen feit, bekonkeld en doorgedrukt zonder dat er goed is geluisterd naar wat de inwoners willen of nodig hebben.

Antwoord
Wij hebben op 31 mei belanghebbenden en belangstellenden geinformeerd door de verspreiding van de digitiale consultatienieuwsbrief onder abonnees en een persbericht. De dag daarna was alle informatie beschikbaar op de website, zoals eerder aangekondigd op onder meer de gemeentepagina.
Sommige media hebben in hun berichtgeving inderdaad de indruk gewekt dat het besluit al definitief is. Dat is niet het geval. De stuurgroep, de colleges van burgemeester en wethouders van Uithoorn en Amstelveen en het dagelijks bestuur van de Stadsregio, hebben een keuze hebben gemaakt voor een voorkeursvariant. Over deze voorkeursvariant gaat de consultatie en met de resultaten daarvan zullen de gemeenteraden en de regioraad in het najaar een besluit nemen. Zij zijn het die uiteindelijk beslissen of de Uithoornlijn er komt.

Inspreker 240 **Reactie 574**
Laat me helder zijn, voor mij hoeft de Uithoornlijn niet, het zou een enorme achteruitgang betekenen in de bereikbaarheid en ontsluiting van ons dorp. Waar ik nu binnen 50 minuten met een bushalte op 150 meter afstand rechtstreeks naar het Centraal Station van Amsterdam reis of gewoon de binnenstad van Amsterdam, zo zou ik met de nieuwe plannen gedwongen worden om met de fiets naar een halte te gaan. Eén van de drie haltes die dit dorp dan nog rijk is als die tram doorgaat i.p.v. de vele bushaltes die ons dorp kent in de diverse woonwijken.

Want dat is de consequentie blijkbaar, deze tramlijn die vanuit de Westwijk wordt doorgetrokken zou betekenen dat buslijnen - zoals de 170 - komt te vervallen, de Zijdelwaard wordt door de plannen ongeveer drooggelegd. Schandalig, denk ook eens aan al die scholieren en ouderen die hierdoor gedupeerd worden omdat ze niet meer in de buurt van een halte wonen. Pendelbusjes worden als alternatief genoemd; dat is geen vooruitgang, dat betekent 3 decennia terug in de tijd.
Argumenten dat het een aanzuigende werking zou hebben op mensen die Uithoorn zouden gaan bezoeken, ik geloof er geen klap van, als je hier niet woont of iemand kent dan heb je hier niet zo veel te zoeken. En dat is prima, daar heb ik ruim 15 jaar geleden ook mijn woonplaats op uitgezocht. Landelijk maar toch onder de rook van Amsterdam.

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert
in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit
Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus -ongeacht het besluit over de aanleg van de Uithoornlijn- minder bussen door naar Amsterdam centrum en geen bussen meer van Uithoorn naar Amsterdam Centraal Station.
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap.
Op deze 'ruggengraat' in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar 'oude' bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.

Inspreker 240 Reactie 575
En dan is er sprake van een parkeerterrein dat gebouwd gaat worden naast het eindstation? Zodat auto's daar kunnen parkeren en passagiers daar op de tram kunnen stappen om hun reis te vervolgen?

Antwoord
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.

Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.

Inspreker 240 Reactie 576
En hoe garanderen we de veiligheid van onze kinderen? De plannen die ik heb gezien liggen rechtstreeks aan en op fietsroutes van kinderen naar school. Ik hoef oprecht geen Amsterdamse of Amstelveense praktijken waarin met regelmaat ernstige en dodelijke ongelukken gebeuren met trams.

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een ‘gewone’ lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. Overigens worden de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma’s om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 240 Reactie 577
En dan heb ik het maar niet over de kans op stremmingen; zo'n spoor beperkt uitwijkmogelijkheden als het mis gaat, iets wat met een bus veel minder aan de orde is. Ik zie oprecht niet hoe de komst van de Uithoornlijn iets zou kunnen toevoegen of de bestaande OV situatie en bereikbaarheid kan verbeteren. Kortom, ik denk dat de aanzienlijke kosten die beraamd zijn voor dit project beter elders geïnvesteerd kunnen worden. Veel inwoners van Uithoorn zitten niet te wachten op wederom een groots en ingrijpend project dat zich jaren voortsleept. En er zijn meer tegenstanders dan voorstanders, alleen hebben velen het vertrouwen verloren dat ze nog gehoord worden. Men is overtuigd dat de komst van de Uithoornlijn een al lang uitgemaakte zaak is en dat dit tij niet meer te keren is.

Antwoord
Bij verstoringen is het mogelijk via overloopwissels een deel van de dienstregeling in stand te houden. Bij geplande werkzaamheden of langdurige verstoringen worden, net als nu, bussen ingezet.

Inspreker 241 Reactie 578
Ik ben TEGEN de aanleg van de Uithoornlijn. Allereerst vind ik het een verschraling van het OV.
We hebben nu een uitstekende bus verbinding met Amsterdam. Ook wanneer er een ongeluk of bus storing is rijd er altijd een bus achteraan. Bij een storing of ongeluk (zie punt 4) met de tram rijd er niets meer. Omleidingen kunnen ook niet geboden worden.

Antwoord
Het huidige bussysteem functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk.
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap.
Op deze ‘ruggengraat’ in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar ‘oude’ bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.
Bij verstoringen is het mogelijk via overloopwissels een deel van de dienstregeling in stand te houden. Bij geplande werkzaamheden of langdurige verstoringen worden, net als nu, bussen ingezet.

Inspreker 241 Reactie 579
Ten tweede word er een mooi stuk Amstelveen/Uithoorn opgeofferd voor een tramlijn die niet nodig is.
(..)
Ten zesde, het dorpse karakter van Uithoorn zal verdwijnen. Als ik in een stadse omgeving had willen wonen, was ik wel in Amsterdam blijven wonen.

Antwoord
Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan inderdaad in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Het is de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de inpassing zodanig vorm te geven, dat er sprake blijft van een groene uitstraling.

Inspreker 241 Reactie 580
Ten derde zal het woongenot van de omwonende afnemen, geluidsoverlast. (Ik heb zelf 15 jaar lang op het eindpunt van lijn 17 gewoond, Osdorpplein toendertijd)

Antwoord
Langs het voorkeurstracé is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd. Per woning is uitgerekend hoeveel geluid er gemiddeld op de gevel komt als een tram over dit tracé gaat rijden.
Op basis van dit onderzoek is duidelijk waar wettelijk vereiste maatregelen in de vorm van geluidsschermen moeten worden genomen om onder de voorkeursgrenswaarde te blijven. Dit is het geval op een aantal locaties waar sprake is van een combinatie bus en tram op de huidige busbaan. Deze geluidsschermen zijn opgenomen in het inpassingsontwerp en maken onderdeel uit van de huidige kostenraming.

Daarnaast is in kaart gebracht welke extra maatregelen, zoals (geluidwerende) zichtschermen, mogelijk zijn voor het tracé van de oude spoordijk (tussen Randweg en huidige busbaan). Hierbij spelen bijvoorbeeld ook veiligheid, inpassing, zicht en privacy. Op basis van de gesprekken met omwonenden en de consultatieronde wordt op p. 12 van deze reactienota een voorstel gedaan voor de bovenwettelijke maatregelen op dit deel van het voorkeurstracé.

Inspreker 241 Reactie 581

Ten vierde, de veiligheid, er word geen enkele rekening gehouden met de mensen die de kruisingen moeten oversteken. Amstelveen heeft in de afgelopen jaren geleerd van het verleden. Maar hier in Uithoorn moet het wiel opnieuw uitgevonden worden.

Antwoord

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een ‘gewone’ lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. Overigens worden de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma’s om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 241 Reactie 582

Ten vijfde, de criminaliteit zal toenemen, zie de inbraakgolf ten tijde van het doortrekken van de tramlijn naar Poortwachter. Kortom, waanzinnig, megalomaan, geldverslindend en totaal overbodig project.

Antwoord

De gemeente Amstelveen heeft geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit is gestegen in de directe omgeving van de Amstelveenlijn. Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en ‘schoon&heel’.
Voor het Programma van Eisen (PvE) voor de Concessie Amstelland-Meerlanden is een risicoanalyse sociale veiligheid in het openbaar vervoer uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het niveau van sociale veiligheid in het huidige openbaar vervoer in Amstelveen gelijk is aan Uithoorn. Uit deze risicoanalyse blijkt ook het aantal meldingen van incidenten gelinkt aan het OV weliswaar hoger is in Amstelveen, maar dat dit hogere aantal meldingen in verhouding staat tot het grotere aantal reizigers in Amstelveen ten opzichte van Uithoorn. Deze risicoanalyse is opgenomen als bijlage bij het genoemde PvE.
Daarnaast is er camerabewaking in de voertuigen en besteedt de vervoerder (verplicht) veel aandacht aan de sociale veiligheid.

Inspreker 242 Reactie 583

Ik zou verheugd zijn met de Uithoornlijn. Ik woon op de Stationsstraat, pal voor het spoorhuis. Ik zou het fijn vinden als deze lijn er zsm komt en daardoor de verbinding met Amsterdam verbetert. Neemt u aub mijn JA stem in beschouwing. Vanaf september komt mijn vriendin er ook wonen en ook zij stemt ermee in, dus het is een dubbele stem.

Antwoord

Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 243 Reactie 584

Ik heb bezwaar tegen de Uithoornlijn. In de eerste plaats in verband met het gevaar voor de talloze (kleine) kinderen die dagelijks de trambaan moeten oversteken in het verlengde van Aan de Zoom. De veiligheid van deze kinderen kan niet worden gegarandeerd.

Antwoord

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld. In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt.
Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 243 Reactie 585

Ten tweede: de uithoornlijn geeft geen verbetering van de bereikbaarheid voor de inwoners van Uithoorn, omdat tal van andere vormen van openbaar vervoer komen te vervallen. De bereikbaarheid verslechterd eerder. Hoe moeten ouderen bijvoorbeeld in het gezondheidscentrum De Waterlinie komen? Evenzo wordt bijvoorbeeld Schiphol slecht bereikbaar.

Antwoord

Het huidige bussysteem functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk.
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Dit past binnen de nieuwe visie van hoogwaardige lijnen met knooppunten. Een dergelijke verbinding past bovendien niet binnen het Stadsregiobeleid om parallelliteit te voorkomen, en levert extra exploitatiekosten op.

Op deze ‘ruggengraat’ in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.
Schiphol wordt (met een overstap net als nu) zelfs beter bereikbaar omdat ook via Aalsmeer en Schiphol-Zuid goede verbindingen komen.
Voor Gezondheidscentrum De Waterlinie zijn twee mogelijkheden: lopen vanaf de nieuwe, verschoven bushalte Aan de Zoom of met lijn 147 naar de bestaande halte op 100 meter lopen.

Inspreker 243 Reactie 586
Ten derde: de route gaat gedeeltelijk dwars door bewoond gebied; een gebied dat niet meer geschikt is voor een tramlijn. Niet zo lang geleden zijn er in de bocht bij buitendijks nieuwe huizen gebouwd. De tram loopt bijna door de achtertuin van sommige huizen. Het is asociaal om daar het tramtraject te laten lopen. De bewoners zullen zware hinder ondervinden van de tram (mijn eigen ervaring indertijd met de tram en scherpe bochten in Amstelveen; het kabaal is werkelijk vreselijk. Vooral in de vroege en de late uren), de huizen zullen onverkoopbaar worden. Dus deze mensen zitten in een fuik. Ik praat hier niet voor mijzelf, ik ken daar zelfs niemand, maar dit is not done. Als hier dan al een tramlijn zou moeten lopen had hier nooit gebouwd mogen worden. Door hier woningbouw toe te staan is de mogelijkheid van een trambaan verspeeld.
4. Er gaat een prachtig stuk natuurgebied verloren. Daarbij wordt mij persoonlijk als bewoner het enige gebied hier in de buurt ontnomen waar ik vrij met de honden los kan lopen en waar zij kunnen zwemmen. Andere gebieden in Uithoorn liggen op locaties waar bij weglopen (een jachthond die wild ziet gaat erachter aan) de risico’s te groot zijn door aangrenzende drukke wegen. Er zijn geen daar geen / onvoldoende afzettingen en een slootje houdt een jachthond niet tegen.

Antwoord
Het bestemmingsplan voor de wijk Buitendijks hield rekening met de komst van een hoogwaardige busverbinding. Aspirant kopers konden dus uit gaan van de mogelijke komst van een bus. Een eventuele tram, en zeker een geluidsarme tram, is geen grote afwijking van het verwachte scenario. Uit de geluidsonderzoeken blijkt dat de tram een lagere geluidsbelasting kent dan waar in het bestemmingsplan voor Buitendijks voor de busverbinding rekening mee is gehouden. Er is geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.
Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan inderdaad in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de inpassing zodanig vorm te geven, dat er sprake blijft van een groene uitstraling.

Inspreker 243 Reactie 587
De investering (ook door mij betaald) is te hoog. Doe er andere nuttige dingen mee. Er is geen meerderheid van de inwoners in Uithoorn die heeft om de trambaan gevraagd.

Antwoord
De kosten van aanleg van de Uithoornlijn tot aan eindpunt Dorpcentrum worden op dit moment geraamd op 55-60 miljoen euro. Devoorkeursvariant kent een positieve MKBA. De Stadsregio Amsterdam neemt 95% van de investering voor haar rekening. De overige 5% wordt betaald door gemeente Uithoorn, gemeente Amstelveen en provincie Noord-Holland. Bij het voorkeursbesluit in het najaar zal duidelijk worden wat het

voorstel voor de bijdrage van gemeente Uithoorn zal zijn. De afweging van de besteding van publiek geld en de dekking van de bijdrage is aan de gemeenteraden en de regioraad.

Inspreker 244 **Reactie 588**

Ik ben tegen de Uithoornlijn. Ik heb de volgende reacties tegen de Uithoornlijn waarop ik graag antwoord wil: Wateroverlast.De spoordijk zal geheel gebetonneerd gaan worden. Hoe geschiedt de afwatering. Dit met het oog op toekomstige wateroverlast van mijn woning op Buitendijks.Gaat de afwatering via het oppervlaktewater of via de riolering. Via het oppervlaktewater: Is de bestaande wateropvang voldoende? Via de riolering: Kan de bestaande riolering dit aan of spuit in de toekomst mijn WC mijn woning onder? Is er hierover advies gevraagd aan het Waterschap?

Antwoord

Onder de trambaan komt een betonnen constructie. De afwerking is afhankelijk van de uitkomsten van de consultatieronde. Bij het aanleggen van zichtschermen met geluidsreducerende functie wordt de afwerking een ballastbed. Als deze schermen er niet komen, kan het een grasbaan worden. In beide situaties is de betonnen fundering voorzien van waterdoorlatende elementen zodat infiltratie mogelijk is. Dit systeem is akkoord bevonden door het waterschap dat toeziet op het watersysteem en eventuele compensatie. Deze infiltratie werkt hetzelfde als de bestaande situatie. Bij een hevige regenval fungeert de dijk als een buffer met vertragende werking richting primaire watergangen.
Het project wordt met een waterbalans doorgerekend. Het waterschap ziet erop toe dat dit conform hun regels en wetten wordt uitgevoerd. Als de Uithoornlijn wordt aangelegd moet de projectorganisatie een onderbouwing aanleveren om uiteindelijke een vergunning te krijgen voor de aanleg van de trambaan.

Inspreker 244 **Reactie 589**

Veiligheid.Er wordt niet voldaan aan artikel 5 van de wet lokaal spoor. Een nieuw aan te leggen spoor moet veilig zijn. Dit is nog niet afdoende en afsluitend onderzocht. M.i. kan de gemeenteraad geen besluit over de uithoornlijn nemen als hier geen afsluitende onderzoek over is verricht. Vooral kinderen dreigen het slachtoffer te worden. Wanneer wordt dit onderzoek afgesloten en is de risico-inventarisatie gereed zodat op basis daarvan een goed besluit kan worden genomen?

Antwoord

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen. Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.

Inspreker 244 **Reactie 590**

Geluidsoverlast. Het onderzoeksrapport is niet conform de wet Geluidshinder tot stand gekomen. In het onderzoeksrapport van de Stadsregio zelf is aangegeven dat de betreffende
richtlijn uit 2012 niet is gevolgd omdat deze niet voldoende actueel zou zijn. Het onderzoeksbureau heeft daarom op basis van literatuuronderzoek een eigen richtlijn gevolgd. De waarden hiervan liggen 8-10 db lager dan wanneer de officiële richtlijn zou zijn gevolgd. Dit kan natuurlijk niet! Een richtlijn uit 2012 lijkt mij actueel genoeg. Bovendien MOET de richtlijn worden gevolgd. Dat een onderzoeksbureau daar zomaar van afwijkt is onacceptabel. Een te nemen besluit wordt zodoende op niet-wettelijke basis genomen en kan dus niet. Als bewoner dreig ik de dupe te worden van deze schandalige misleidende tactiek van de Stadsregio. Mocht de Uithoornlijn er wel komen, dan wens ik de volgende aanpassingen:
Vanwege privacy en geluid: Een geluid- en zichtscherm van drie meter tussen mijn woning en de trambaan.

Antwoord
Op basis van de aangeleverde gegevens rond het gebruik van de lijn (dienstregeling gedurende de dag, avond en nacht), de snelheid, de spoorconstructie (tram) of wegverharding (busbaan) en bestaande afschermingen, is een akoestisch model opgesteld. Dit model is opgesteld conform standaard rekenmethode 2 van het Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012. In dit model is de nabij de lijn gelegen (woon-) bebouwing opgenomen. In artikel 110g van de Wgh is geregeld dat de Minister mag bepalen dat een aantal decibels van de gemeten of berekende geluidsbelastingen ten gevolge van wegverkeerslawaai mag worden afgetrokken, alvorens wordt getoetst aan de wettelijke grenswaarde. De aftrek mag maximaal 5 dB bedragen. Nadere precisering hiervan is opgenomen in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. Voor wegen waar 70 km/uur of harder gereden mag worden is de aftrek 2 dB en voor de overige wegen 5 dB. Bij de berekening van de geluidwering van een gevel wordt de aftrek op nul gesteld. Omdat de trams niet bij besluit zijn aangemerkt als spoorweglawaai vallen deze onder het wegverkeerregime en is de aftrek volgens artikel 110g ook op de trams van toepassing. In feite worden de geluidbelastingen van de trams en het overige wegverkeer (in dit geval de bussen) bij elkaar opgeteld waarna de aftrek wordt toegepast op de gezamenlijke geluidbelasting.
Het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 (RMG 2012) bevat een rekenmethode voor trams als onderdeel van wegverkeer. Deze methode is echter niet toegesneden op modern materieel dat stiller is dan het oude materieel.
Door Movares is op basis van een literatuurstudie onderzocht van welke emissie uitgegaan mag worden voor modern trammaterieel.
Voor de situatie met een open baan (ballast e.d.) kan met een 8 dB lagere waarde worden gerekend, dan de in het RMG2012 beschreven formules. Met het aldus gedefinieerde moderne materieel is het akoestisch onderzoek uitgevoerd. De emissie is in het model verwerkt met een aanpassing van de cijfers van de intensiteiten.
Het geluidsonderzoek is conform wet geluidshinder tot standgekomen. De reken- en meetvoorschriften geluidshinder 2012 zijn nog niet toeesneden op modern materieel. Er is in de afgelopen jaren zo'n groot verschil ontstaan dat hierop een correctie moet worden toegepast om de werkelijkheid na te kunnen bootsen in het model.
Op basis van dit geluidsonderzoek constateren wij dat er geen overschrijding is van de normen bij het tracédeel waar u woont. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Inspreker 244 Reactie 591
Een te handhaven parkeerverbod voor Buitendijks om wildparkeren tbv de halte Aan de Zoom te voorkomen. Ik stel me daarbij voor dat in Buitendijks alleen voor vergunninghouders geparkeerd kan worden en dat iedere bewoners 2 parkeervergunningen krijgt (1 voor bezoek).

Antwoord
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Op dit moment is niet voorzien in een aanpassing van het parkeerbeleid.

Inspreker 244 Reactie 592

Er na een half jaar na opening van de Uithoornlijn een evaluatie komt of Binnendijks niet een verkeersopening naar de Faunalaan moet krijgen.

Antwoord

Op dit moment is in het ontwerp het uitgangspunt dat de ontsluiting niet wordt aangepast. Tijdens de planuitwerkingsfase kan nog worden bezien of dit, bijvoorbeeld vanwege een zeer sterke wens uit de wijk, toch beter is. Het heeft de voorkeur om een eventuele aanpassing tegelijk met de eventuele aanleg van de Uithoornlijn vorm te geven. Maar als er onvoorziene problemen met de wijkontsluiting ontstaan, is het mogelijk dat achteraf alsnog te overwegen.

Inspreker 245 Reactie 593

Ik ben tegen de komst van de tram zoals beschreven in de voorkeursvariant van de stuurgroep en de onderzoeksresultaten.
De tramlijn zoals gepresenteerd gaat over de oude spoorlijn rijden. Zoals u kunt zien aan mijn adres betreft dit mijn directe leefomgeving en de hiervan gevolgen zijn in mijn ogen aanzienlijk. De oude spoorlijn is een uniek groen gebied in Uithoorn met minimaal de gevolgen als hieronder beschreven indien de tram daar inderdaad aangelegd gaat worden.

- Veiligheid

van met name de kinderen die dagelijks de beoogde trambaan bij Aan de Zoom en Bieslook over moeten steken. Dit treft kinderen in alle leeftijdsgroepen, zowel basis onderwijs als wel middelbare school leeftijd. Ook de kinderen die sporten op het sportpark in Legmeer West en bij evenementen wordt er veelvuldig heen en weer gereden door de kinderen maar ook hun begeleiders/coaches/meesters/juffen/organisaties enzovoort over een in mijn ogen zeer gevaarlijke en onnodig onverantwoorde verkeerssituatie door een geplande gelijkvloerse kruising. In Amstelveen wordt er gewerkt aan het veranderen van gelijkvloerse kruisingen naar een ongelijkvloerse kruising en dan gaat Uithoorn beginnen met een gelijkvloerse kruising. Dat beleid kan ik niet ondersteunen en eerlijk gezegd begrijp ik niet dat een nieuw te ontwikkelen project geen rekening met de basis voorwaarden voor zo een kinderrijke omgeving houdt.

Antwoord

Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan inderdaad in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de inpassing zodanig vorm te geven, dat er sprake blijft van een groene uitstraling.
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een ‘gewone’ lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. Overigens worden de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma’s om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 245 Reactie 594

- De beoogde trambaan komt zeer dicht langs mijn en andere woningen. Dit gaat een enorme geluidoverlast opleveren. De tram gaat regelmatig rijden en dus zit er nauwelijks een 'down time' aan de geluidshinder. Dat de beoogde grenswaarde niet overschreden wordt zegt mij als bewoner van Wederik 46 niets. De plekbelasting wordt, waar deze de hoogste waarde gaat bereiken, niet gemeten nl in de bocht. Dit geeft een vertekend beeld in de gepubliceerde gemiddelde belasting, maar waar ik als bewonder wel degelijk meer last van ga hebben. De geluidsbelasting door Schiphol komt hier ook nog bovenop.
- Het eventueel verplaatsen van de oversteekplaats naar de Wederik zal ook de bewoners extra zwaar belasten. Hier komen geen geluidschermen maar zichtschermen volgens het plan. Met andere worden het geluid van de tram wordt niet gedempt. Behalve het geluid van de tram om de paar minuten komen hier ook nog de geluiden van de oversteekplaats. Toch ook aanzienlijk, maar ook deze worden niet meegenomen in de berekening van de totale geluidsoverlast. Het is onacceptabel dat wij op deze manier belast worden.
- De benodigde bovengrondse tramleidingen, trampalen en ook het ondergrondse voedingsstation zo dichtbij ons huis brengt vervuiling, zoals (electro) magnetische straling en fijn stof, met zich mee met verhoogde kansen op eventuele gezondheidsproblemen zoals (kinder)leukemie, de ziekte van Alzheimer en mogelijk nog meer aandoeningen bijvoorbeeld aan de luchtwegen.
- Het uitzicht drastisch veranderd door de tram maar ook door de bovengrondse tramleidingen en palen. Van een prachtig stuk groen gebied naar een geluidscherm en voortrazende tram dit resulteert onder andere in minder woongenot en waarde vermindering van de woning.
- Verder is er een niet onaanzienlijk risico op trilschade aan de woningen bij aanleg van de trambaan. Dit is in andere gemeentes waar een trambaan werd aangelegd meer dan eens gebeurd. Wat wordt er gedaan om dit te voorkomen?

Antwoord

Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.
Uw zienswijze over de optie van het fiets- en voetpad bij Wederik hebben wij genoteerd. U ziet geen meerwaarde in deze verbinding tussen de twee wijken. Bij het niet uitvoeren van deze verbinding, conform de huidige scope van de Uithoornlijn, ziet u een kans om de bovenwettelijke maatregel van zichtschermen die tevens geluidsreducerend werken en voorzien zijn van een groene inpassing langer door te kunnen zetten.
De elektrische spanning van bovenleidingen geven net zoals de elektraleidingen in woningen een magnetisch veld. Echter is het magnetisch veld in huizen van uw elektraleidingen groter dan het magnetisch veld van de bovenleiding van de tram. Beide velden zijn niet schadelijk voor de gezondheid.
Er zal in Uithoorn geen verhoging van de fijnstofniveaus optreden als gevolg van de aanleg en exploitatie van de Uithoornlijn. Eerder een daling omdat meer reizigers voor hun woon-werkverkeer de auto laten staan en de tram pakken en een deel van de huidige bussen wordt vervangen door de tram. De elektrische motoren van trams stoten geen fijnstof uit in tegenstelling tot brandstofmotoren van auto's en bussen.

De komst van een trambaan geeft een verandering in het landschap. De bramenstruiken en ander opgeschoten groen worden weggehaald om een trambaan aan te kunnen leggen. Deze kan ingepast worden in een groene trambaan (gras) met langs de baan in het talud beplanting zodat het zicht en inkijk bemoeilijkt worden. Omwonenden hebben aangegeven liever een hoog zichtscherm te hebben met aan de buitenzijde beplanting.
Tijdens de aanleg wordt een bovenste laag van de dijk ontgraven waarop een fundering wordt gestort. Beide werkzaamheden geven geen tot amper trillingen naar de omgeving. Er hoeven geen palen of iets dergelijks in de ondergrond te worden aangebracht. In een volgende projectfase wordt eerst het ontwerp verder

uitgewerkt waarna ook gekeken kan worden naar de bouwwijze. Uw zorg over trillingsoverlast wordt meegenomen in de verdere uitwerking.

Inspreker Reactie 595

- De verkoopwaarde van mijn en de huizen in de omgeving zal verminderen door de aanwezigheid van de trambaan, zo dicht bij het huis en door het veranderd uitzicht. Hoe gaat dit worden gecompenseerd?

Antwoord

Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 245 Reactie 596

- De opstapplaats (geplande halte) bij Aan de Zoom zal aan een grote behoefte moeten voorzien voor een rendabele tramlijn aangezien er maar weinig opstapplaatsen komen in Uithoorn. Dit betekent een enorme toename van verkeer (bewegingen) in de wijk. Zowel auto's als (gemotoriseerde) fietsers. Dit zal ook een toename veroorzaken van parkerende automobilisten in de wijk. Dit terwijl er al te kampen is met een tekort aan parkeerplaatsen. Hoe wordt dit opgelost?

Antwoord

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Inspreker 245 Reactie 597

- Door de komst van de tramlijn zullen er buslijnen komen te vervallen. Er zijn dan geen directe bus verbindingen met Amsterdam Centraal, Amstelland Ziekenhuis enz. Het HOV zou goede bereikbaarheid moeten betekenen maar daarvan is geen sprake meer met wegvallen van buslijnen en langere afstanden tot een halte hetzij bus of tram. Hoe zijn de inwoners en bezoekers van Uithoorn hierbij gebaat?

Antwoord

Het huidge bussysteem functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk.
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken

die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Dit past binnen de nieuwe visie van hoogwaardige lijnen met knooppunten. Een dergelijke verbinding past bovendien niet binnen het Stadsregiobeleid om parallelliteit te voorkomen, en levert extra exploitatiekosten op.
Op deze 'ruggengraat' in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar 'oude' bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal, en Amsterdam Zuidoost.

Inspreker 245 Reactie 598

- Wandelaars, fietsers, kinderen verliezen een prachtige speel en leerrijk natuurgebied.
- Flora en fauna , vogels, insecten en waarschijnlijk nog veel meer dieren gaan verloren.
- Onnodige fysieke splitsing van de wijk Legmeer in 2 delen.

Antwoord
Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan inderdaad in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de inpassing zodanig vorm te geven, dat er sprake blijft van een groene uitstraling.
De huidige overgangen over de Oude Spoorbaan van de wijk Legmeer (Randweg, Bieslook en Aan de Zoom) blijven in stand. Deze worden conform de veiligheidseisen voor een tram aangelegd. Alleen bij het passeren van een tram heeft u even oponthoud. Op de overige momenten is er een vrije doorgang. De Oude Spoorbaan lag al ingeklemd tussen twee watergangen. De loop van dit tracé wordt geheel gevolgd.

Inspreker 245 Reactie 599
Ondanks het feit dat er meerdere alternatieven zijn aangedragen zijn aangedragen heeft de stuur groep er voor gekozen alleen de huidige voorkeursvariant serieus te bestuderen. Waarom wordt er niet overlegd over een tracé waarbij de bocht van Wederik en Buitendijks buiten schot blijft? Nergens in recent aangelegde tracés loopt de tram zo dicht langs de huizen als hier. Vergelijkingen met eeuwenoude tramlijnen zoals Amsterdam gaan niet op in mijn mening. Komende vanuit Amstelveen zou de tram ook op een andere manier kunnen aansluiten op de busbaan maar die alternatieven zijn in mijn ogen nooit serieus genomen en/of overwogen. Waarom moet zo halsstarrig vastgehouden worden aan een tramlijn over de oude spoordijk als er ook andere alternatieven zijn?

Antwoord
In de notitie tracékeuze zijn drie routes onderzocht: over de voormalige Spoordijk, langs de Zijdelweg en langs Europarei. Voor het tracé Zijdelweg geldt dat de aanlegkosten hoger zijn dan het Spoordijktracé, onder meer door noodzakelijke aankoop van grond en aanpassingen aan wegen en kruispunten. Ook de jaarlijkse exploitatiekosten zijn hoger omdat de tram minder goed kan doorrijden. Dat komt door een aantal drukke

kruispunten en krappe bochten. Bovendien moeten enkele zeer drukke verkeersstromen gekruist worden waar het openbaar vervoer geen prioriteit kan krijgen. Dat alles zorgt voor een langere reistijd voor reizigers. Bij het tracé langs Europarei ligt het aantal reizigers lager dan bij het Spoordijktracé doordat de tram aan de rand van de bebouwde komt ligt. De jaarlijkse exploitatiekosten zijn mede daardoor hoger. En de reistijd is op dit tracé ook langer. Bovendien komt de tram dan niet bij het busstation Uithoorn. De betrouwbaarheid van de reistijd over het Europarei-tracé hangt erg af van de manier waarop de tram de Zijdelweg kan oversteken. Alles overziend heeft de stuurgroep er voor gekozen het tracé over de Spoordijk verder uit te werken en de overige twee tracés niet.

Inspreker 245 **Reactie 600**

Naar mijn mening is erbij de herinrichting van de Zijdelweg en de aangelegde N201 een enorme kans gemist om alvast voorbereidingen te treffen voor een mogelijke trambaan. Een tram over de Zijdelweg is namelijk veel logischer mijn inziens omdat dat de 'levensader' door Uithoorn is, mede door de op/overstap plekken van de huidige buslijnen. Ook is dat veel gunstiger t.ov Winkelcentrum Zijdelwaard wat toch meer en meer de winkelplek van Uithoorn wordt en ook nodig is als extra centrum (naast het Oude dorp) voor een groeiende gemeente.

Antwoord

Een tracé via de Zijdelweg is onderzocht. Bij dit tracé liggen ongeveer evenveel woningen binnen een straal van 800 meter als bij het tracé via de spoordijk. Een tracé langs de Zijdelweg kruist een paar belangrijke ontsluitingswegen. Dat geeft extra oponthoud voor de tram. Het tracé is inpasbaar, maar vraagt bovendien wel forse (en dure) aanpassingen aan de noordzijde bij het bedrijventerrein. Daarom is hier niet voor gekozen.

Inspreker 245 **Reactie 601**

Verder moet het me ook nog even van het hart dat indien de tram inderdaad komt en ook nog op het voorkeurs traject dat ik het gemeentelijk wanbeleid vindt om Buitendijks op deze manier te hebben ontwikkeld. Het is bijna een misdaad om een nieuwbouw wijk zo de dupe te laten worden hiervan. Voor bestaande huizen kan ik nog enigszins begrip opbrengen dat er mogelijk hinder/overlast komt maar van een wijk die nog gebouwd moest worden 2 jaar geleden kan ik in geen enkele vorm begrip op brengen voor de bestuurders/ontwikkelaars/gemeente.

Antwoord

Al geruime tijd voor de ontwikkeling van Buitendijks was er sprake van een mogelijke hoogwaardige en hoogfrequente bus met een trace over de Spoordijk. Er was in de periode van de ontwikkeling van Buitendijks geen reden om aan te nemen dat er helemaal geen HOV over de Spoordijk zou komen. In het bestemmingsplan voor Buitendijks is ook rekening gehouden met de komst van de bus, om de geluidsbelasting te berekenen. En in het stedenbouwkundig ontwerp van 2010 is benoemd dat het op dat moment in gebruik was als wandelgebied, maar gereserveerd voor een busbaan. In 2012 heeft de Stadsregio een quickscan uitgevoerd naar de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn. Dit onderwerp is juli 2012 in een Raadsvergadering van de gemeenteraad van Uithoorn besproken. Naar aanleiding hiervan heeft de Nieuwe Meerbode op 1 augustus 2012 een artikel over de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn op de voorpagina geplaatst. De gemeente heeft de uitvoering van een quickscan juni 2012 doorgegeven aan de ontwikkelaar, vanuit het idee dat deze de directe contacten met geïnteresseerden onderhield. De ontwikkelaar heeft ons onlangs desgevraagd verteld dat in de verkoopgesprekken het onderzoek naar een eventuele tram door hen is benoemd.
Bij een keuze voor het moment en de wijze van communiceren weegt de gemeente af wat de zekerheid is van plannen en in hoeverre ze afwijken van bestaande plannen. In dit geval kon een hoogwaardige bus al worden verwacht. De hoogwaardige tram wijkt voor wat betreft frequentie en geluidsbelasting niet of nauwelijks af van een HOV bus.

Inspreker 246 **Reactie 602**

Ik ben tegen de Uithoornlijn. Het voegt niets toe aan wat we nu al hebben aan OV verbindingen. Door de Uithoornlijn zouden veel busverbindingen/-haltes verdwijnen en in sommige wijken zou dat erg nadelig zijn voor de wat ouderen onder ons.

Én dit project kost Uithoorn een godsvermogen dat naar mijn idee beter besteed kan worden in onze gemeenschap.
Als ik naar Amsterdam moet, stap ik liever 1x extra over dan dat ik een
half uur moet lopen (als ik dat al zou kunnen en fietsen is voor mij ook geen optie) om bij een halte van de Uithoornlijn te komen.

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardigetramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 246 Reactie 603
Bovendien keldert volgens mij de waarde van de huizen die langs of dichtbij het spoor staan

Antwoord
Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 246 Reactie 604
nog afgezien van het lawaai die de Uithoornlijn gaat produceren. En we hebben al zoveel hinder van het vliegtuigverkeer.

Antwoord
Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs het tracé.

Inspreker 247 Reactie 605
Wij ander steunen het plan om de tramlijn door te trekken naar Uithoorn (Centrum). Efficient openbaar vervoer met connecties naar Amstelveen and Amsterdam zal de ontwikkeling van Uithoorn ondersteunen en zal waarde toevoegen voor de inwoners.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 248 Reactie 606
Volgens mij is het beste als de tram stopt bij de locatie macdonald en dat daar dan meteen een goede parkeerplaats komt en dat het busstation wordt verplaatst naar dezelfde locatie. Dat scheelt een vermogen aan bouwkosten en een ondertunneling van de 201. Bovendien is er dan meteen een goede toegang voor de vele werkenden vanuit de provincie Utrecht. Dat scheelt een hele hoop bussen in het centrum van uithoorn en zorgt voor een betere bezetting van de trams met mensen uit de provincie Utrecht. Kortom winst alom.

Antwoord
Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé bij die variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvanis dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling “Meer OV voor minder geld” wordt hiermee niet gehaald.
Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 249 Reactie 607
Middels dit schrijven willen wij u, ondanks de diverse protestacties waar nauwelijks tot geen gehoor aan is gegeven, nogmaals benadrukken dat wij mordicus tegen de aanleg van de tramlijn zijn over het geplande tracé oude spoordijk. Ieder weldenkend mens zal inzien dat er hier een mooi stuk openbaar groen moet sneuvelen voor de prestatiedrang van enkele lieden binnen zowel de Gemeente Uithoorn als de Stadsregio Amsterdam. Moeten we nu zo nodig die aansluiting krijgen met Amsterdam en de grote kans op de bijkomende sores als criminaliteit en overlast?

Antwoord
Er zijn geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit stijgt wanneer het OV verbeterd wordt.
Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en ‘schoon&heel’. Voor het Programma van Eisen (PvE) voor de Concessie Amstelland-Meerlanden is een risicoanalyse sociale veiligheid in het openbaar vervoer uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het niveau van sociale veiligheid in het huidige openbaar vervoer in Amstelveen gelijk is aan Uithoorn. Uit deze risicoanalyse blijkt ook het aantal meldingen van incidenten gelinkt aan het OV weliswaar hoger is in Amstelveen, maar dat dit hogere aantal meldingen in verhouding staat tot het grotere aantal reizigers in Amstelveen ten opzichte van Uithoorn. Deze risicoanalyse is opgenomen als bijlage bij het genoemde PvE.

Inspreker 249 Reactie 608
De geplande kruising van het tracé met de doorgang Aan de Zoom en Buitendijks is nu al een vaak onoverzichtelijke situatie aangezien de fietsers komende vanaf de Faunalaan de oversteek moeten maken naar de rechterzijde Aan de Zoom. Combineer dit met een oversteek waar er gemiddeld in de piekuren iedere 3 minuten een tram passeert waardoor geplande slagbomen ruim een minuut dicht zullen zijn en het zal een kwestie van tijd blijken voordat iemand het geduld verliest en er toch door wil glippen. Schoolgaande

kinderen hebben nu eenmaal niet het geduld wat hiervoor nodig is en het is dan ook niet de vraag óf er een ongeluk met fatale afloop zal gaan plaatsvinden maar wanneer!

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 249 Reactie 609
Ik ben zelf een bewoner van het project Buitendijks en mijn tuin grenst direct aan het geplande tracé. In de nodige berekeningen heeft men mijn woning ook als uitgangspunt genomen voor geluids- en trillingsmetingen.
Het vooruitzicht om straks tegen 7 meter hoge masten van de bovenleiding aan te moeten kijken en continue met een voorbij rijdende tram te worden geconfronteerd stemt ons diep triest.
Bij het kopen van woning in 2012 is er met geen woord gerept over een haalbaarheidsstudie naar de sneltram; er werd alleen gesproken over de mogelijke komst van een toekomstige busbaan.
Hadden wij, met de kennis van nu, de woning gekocht? Het antwoord laat zich niet moeilijk raden.

Antwoord
Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.Al geruime tijd voor de aankoop van uw huis was er sprake van een mogelijke hoogwaardige en hoogfrequente bus met een trace over de Spoordijk. Er was in de periode van de ontwikkeling van Buitendijks geen reden om aan te nemen dat er helemaal geen HOV over de Spoordijk zou komen. In het bestemmingsplan voor Buitendijks is ook rekening gehouden met de komst van de bus, om de geluidsbelasting te berekenen. En in het stedenbouwkundig ontwerp van 2010 is benoemd dat het op dat moment in gebruik was als wandelgebied, maar gereserveerd voor een busbaan. In 2012 heeft de Stadsregio een quickscan uitgevoerd naar de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn. Dit onderwerp is juli 2012 in een Raadsvergadering van de gemeenteraad van Uithoorn besproken. Naar aanleiding hiervan heeft de Nieuwe Meerbode op 1 augustus 2012 een artikel over de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn op de voorpagina geplaatst. De gemeente heeft de uitvoering van een quickscan juni 2012 doorgegeven aan de ontwikkelaar, vanuit het idee dat deze de directe contacten met geïnteresseerden onderhield. De ontwikkelaar heeft ons onlangs desgevraagd verteld dat in de verkoopgesprekken het onderzoek naar een eventuele tram door hen is benoemd. De gemeente is na het besluit tot een planstudie begin 2015 direct begonnen met een intensief participatie en communicatietraject. Bij een keuze voor het moment en de wijze van communiceren weegt de gemeente af wat de zekerheid is van plannen en in hoeverre ze afwijken van bestaande plannen. In dit geval kon een hoogwaardige bus al worden verwacht. De hoogwaardige tram wijkt voor wat betreft frequentie en geluidsbelasting niet of nauwelijks af van een HOV bus.

Inspreker 249 Reactie 610
Wat gebeurd er straks met de waarde van de woningen in het project en de aangrenzende wijken?

Antwoord
Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan.
Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 249 Reactie 611
Hoe gaat men het parkeerprobleem bij de geplande halte Aan de Zoom te lijf?
Een slecht plan waarvan wij grondig hopen dat de Gemeenteraad het enige juiste besluit neemt en het plan zal afkeuren.

Antwoord
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum, waarbij de meest extra plekken in het Dorpscentrum zullen worden gerealiseerd.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.

Inspreker 250 Reactie 612
Ik ben helaas in merdere opzichten negatief betrokken van de toekomstige tram.
a) ik woon met mijn gezin in de Iets Stantsweg . De tram zal ca 20 meter van mijn huis rijden. Ik vrees trillingen en geluid.
b) de geluidsscherm zal 2 meter hoog zijn. Wij hebben onze slaapkamers op de zolder, dus het geluid van de tram is zeker te horen. Met de hoge frequentie van de tram zal dat niet dragelijk zijn.
d) de lawaai van de schiphol heeft de laatste jaren behoorlijk toegenommen. ook hebben wij veel overlast door de broommers die het fietspad gebruiken en de bussen, die er ook in toekomst nog rijden. wij willen graag een geluidsmeting die rekening houdt met 1. tram, 2. vlieglawaai , 3 de bussen en 4. brommers. ik verwacht dat het geluid buiten de normen valt. U dwingt ons extra maatregelen te treffen om de geluidshinder op de zolder te minderen.
e) wij hebben 2 kinderen (6 en 12). het is bewezen dat geluid de gezondheit van iederen en ook vooral van kinderen schadelijk is. concentratieproblemen etc. zij den gevolgen. Schiphol is al een boosdoener, dus een tram is er het druppelte op de ijsberg.

Antwoord
Het trillingonderzoek toont aan dat de te verwachte trillingen niet in de buurt komen van de grenswaarde die door de richtlijnen worden gesteld. Dit onderzoek kunt u vinden op de website van de Uithoornlijn.
Langs het voorkeurstracé is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd. Per woning is uitgerekend hoeveel geluid er gemiddeld op de gevel komt als een tram over dit tracé gaat rijden. Op basis van dit onderzoek is duidelijk waar wettelijk vereiste maatregelen in de vorm van geluidsschermen moeten worden genomen om onder de voorkeursgrenswaarde te blijven. Dit is het geval op een aantal locaties waar sprake is van een combinatie bus en tram op de huidige busbaan. Deze geluidsschermen zijn opgenomen in het inpassingsontwerp en maken onderdeel uit van de huidige kostenraming.
Er worden geluidsreducerende maatregelen getroffen in de vorm van 2 meter hoge schermen waarbij ook rekening is gehouden met zolderverdiepingen. Deze geluidschermen dempen ook het geluid van de huidige

bussen. In het geluidsrapport op blz. 3-8 van bijlage 2 ziet u in de laatste kolom het resultaat van de geluidsreducerende schermen. De geluidsbelasting bij uw zolder valt met 47 dB onder de voorkeursgrenswaarde. Een lager scherm zou het geluid reduceren in uw tuin, begane grond en 1ste verdieping. Maar juist voor de hogere woonlagen heeft is een scherm opgenomen van 2 meter.
In Den Haag op lijn 11 vanaf NS-station HS rijdt het nieuwste type tram in een omgeving die enigszins vergelijkbaar is met die in Uithoorn. Als u voor uzelf een beeld wilt vormen welk type geluid een nieuwe tram maakt, dan raden wij u aan daar eens te gaan kijken.
Het geluidsmodel houdt al rekening met de frequentie van de bussen en de trams. Er rijden te weinig brommers en gemotoriseerd verkeer door uw straat om een voorkeursgrenswaarde te overschrijden.

Inspreker 250 Reactie 613

c) Toen wij het huis kochten waren wij op de hoogde van de komst van de busbaan. Niemand heeft ons geinformeerd dat deze busbaan ooit in een trambaan wordt verandert. Ik heb ook geprobeerd de bestimmingsplan te vinden waar de optie tram wordt genoemt. Dat is mij niet gelukt. Graag wil ik U vragen deze bestimmingsplan aan mij doortesturen met de datum waar deze is gepubliceerd.

Antwoord

Al geruime tijd voor de ontwikkeling van Buitendijks was er sprake van een mogelijke hoogwaardige en hoogfrequente bus met een trace over de Spoordijk. Er was in de periode van de ontwikkeling van Buitendijks geen reden om aan te nemen dat er helemaal geen HOV over de Spoordijk zou komen. In het bestemmingsplan voor Buitendijks is ook rekening gehouden met de komst van de bus, om de geluidsbelasting te berekenen. En in het stedenbouwkundig ontwerp van 2010 is benoemd dat het op dat moment in gebruik was als wandelgebied, maar gereserveerd voor een busbaan. In 2012 heeft de Stadsregio een quickscan uitgevoerd naar de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn. Dit onderwerp is juli 2012 in een Raadsvergadering van de gemeenteraad van Uithoorn besproken. Naar aanleiding hiervan heeft de Nieuwe Meerbode op 1 augustus 2012 een artikel over de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn op de voorpagina geplaatst. De gemeente heeft de uitvoering van een quickscan juni 2012 doorgegeven aan de ontwikkelaar, vanuit het idee dat deze de directe contacten met geïnteresseerden onderhield. De ontwikkelaar heeft ons onlangs desgevraagd verteld dat in de verkoopgesprekken het onderzoek naar een eventuele tram door hen is benoemd.
Bij een keuze voor het moment en de wijze van communiceren weegt de gemeente af wat de zekerheid is van plannen en in hoeverre ze afwijken van bestaande plannen. In dit geval kon een hoogwaardige bus al worden verwacht. De hoogwaardige tram wijkt voor wat betreft frequentie en geluidsbelasting niet of nauwelijks af van een HOV bus.
Alle bestemmingsplannen vindt u op www.ruimtelijkeplannen.nl

Inspreker 250 Reactie 614

e) ik werk vlak bij de Arena, dus ik ga met openbaar vervoer - lijn 146. Deze komt te vervallen. Dus weer een nadeel omdat de reis met tram en overstappen naar de bus zeker langer dan nu duurt.

Antwoord

U moet inderdaad overstappen op lijn 300 bij halte Ouderkerkerlaan, maar deze reis is minimaal 10 minuten sneller dan nu met lijn 146.

Inspreker 250 Reactie 615

f) wij hebben een vrijstaande huis en hebben 5 jaar geleden een behoorlijke prijs voor betaald. door de komst van de tram zal de prijs behoorlijk zakken. onze buurman had er al behoorlijk last van en moest heel erg zakken met de prijs. de endige beslissing als de tram echter komt is te verhuizen. dus wij verwachten een behoorlijke verlies.

Uiteindelijk wil ik graag van de gemeende weten wat er met de extra kosten voor de bescherming tegen het geluidshinder of de verlies bij verkoop van ons huis gebeurd. ik reken er mee dat er een schadevergoeding wordt betaald.

Antwoord
Het is op dit moment moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.
Binnen het project zullen geluidbeperkende/zichtwerende maatregelen worden genomen die uit het projectbudget betaald worden.

Inspreker 251 Reactie 616
De Uithoornlijn is zeer welkom!
Een snelle ov-verbinding tussen het dorpscentrum Uithoorn en Amsterdam biedt een enorme meerwaarde voor de vele inwoners van Uithoorn die dagelijks tussen Uithoorn en Amsterdam reizen, zoals ik zelf.
De huidige busverbindingen zijn traag, deels omdat ook zij van de verkeersdrukte afhankelijk zijn. In de spits zijn immers o.a. de Zijdelweg en Amstelveenseweg (waarover de meeste bussen naar Amsterdam rijden) erg vol en druk; één van de redenen waarom de auto ook geen goede optie is. Een goede en betrouwbare ov-verbinding in de vorm van de Uithoornlijn is zoals gezegd zeer welkom.
Met oog op de toekomst en de uitbreiding van stedelijk gebied heeft Uithoorn een streepje voor met de Uithoonlijn. Juist een vlotte tramverbinding zal Uithoorn aantrekkelijker maken en het woongenot vergroten.
Ik ben ook bekend met de tegenargumenten die rondgaan, maar ben van mening dat de nadelen van de Uithoornlijn niet opwegen tegen de voordelen. Ik heb zeven jaar lang in Amstelveen gewoond, recht aan een halte van metro 51. Het was inderdaad een paar weken wennen aan de geluiden, maar snel merk je dit niet meer op en is van overlast niet te spreken. Van de andere geopperde nadelen –van straling tot aan criminaliteit- heb ik nooit hinder ondervonden. Het wonen bij een vlotte sneltramverbinding brengt boven alles een enorm gemak met zich mee.
Ik hoop van harte dat de Uithoornlijn het dorp(scentrum) komt verrijken.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 252 Reactie 617
De stuurgroep Uithoornlijn heeft een voorkeursvariant gekozen die, samen met de resultaten van de aankomende consultatieronde, ter besluitvorming wordt voorgelegd aan de gemeenteraden van Uithoorn enAmstelveen, de regioraad van de Stadsregio Amsterdam en Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland. In het kader van de consultatieronde over de mogelijke aanleg van de Uithoornlijn hieronder mijn reactie.
Voor mij als bewoner van de Jan P. Sweelinckweg 12X te Uithoorn zijn onder meer de volgende criteria van belang bijde besluitvorming over de mogelijke aanleg van de Uithoornlijn:
kwaliteit leefomgeving Rondom de Jan P. Sweelinckweg is er reeds jaren veel overlast van:
-vliegverkeer van Schiphol (geluidshinder, schaduw, verontreiniging);
-lichtverontreiniging van nabij gelegen tuinbouw;
-busverkeer dichtbij de woningen (geluidshinder, trillingen, ander verkeer dat (al dan niet onrechtmatig) gebruik maakt van deze busbaan, zichtverontreining (door aanleg van de busbaan, hekken en haltes met fietsenrekken).
De combinatie hiervan maakt dat de kwaliteit van de leefomgeving al sterk beperkt is. De aanleg van de Uithoornlijn zal de kwaliteit van de leefomgeving nog verder beperken (ook al geven de afzonderlijke onderzoeken aan dat e.e.a. binnen de wettelijke kaders valt). Ik ben derhalve dus geen voorstander van de aanleg van de Uithoornlijn, in welke variant dan ook.

Antwoord
Met de komst van de Uithoornlijn komt er een geluidsbron bij. Daar heeft u helemaal gelijk in. Deze geluidsbron geeft bij uw huis echter geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht

zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Inspreker 252 **Reactie 618**

-zo min mogelijk hinder

Zoals hierboven reeds aangegeven is er al veel overlast door hinder van diverse orde. Wanneer er onverhoopt tot aanleg van de Uithoornlaan wordt besloten is het zaak om zo min mogelijk aanvullende hinder te veroorzaken. Uitgaande van de voorkeursvariant is in het bijzonder de verplaatsing van de bushalte van belang. In het Werkboek Inpassingsontwerp van 19 mei 2016, versie 2.0 staat “Locatie bushalte nader te onderzoeken”. Zie de afbeelding hieronder. Ik heb in de tekening een blauwe pijl toegevoegd om mijn woning aan te geven.



In dit stadium van het project is er nog geen uitgewerkt ontwerp van deze halte. Daarnaast is er ook nog geen besluit genomen over deze voorkeurslocatie. Ik wil benadrukken dat verplaatsing van deze bushalte voor mij alleen acceptabel is wanneer deze binnen de aangegeven cirkel plaatsvindt (buiten de nabijheid van woningen). Verplaatsing daarbuiten richting of voor mijn woning is onbespreekbaar (dus ook niet in combinatie met zichtschermen of soortgelijke oplossingen).
Een dergelijke verplaatsing zou de kwaliteit van mijn leefomgeving, mijn woongenot en mijn persoonlijke levenssfeer ernstig aantasten. Ik baseer dit op eerdere persoonlijke ervaringen en ervaringen van buren die op dit moment een bushalte van dezelfde busbaan ter hoogte van de woning hebben.

Antwoord

Zoals in het inpassingsontwerp is aangegeven, wordt de inrichting en locatie van deze bushalte in een volgende projectfase verder uitgewerkt.

Inspreker 252 **Reactie 619**

-zo min mogelijk overlast en criminaliteit

Uithoorn wordt de afgelopen jaren geteisterd door toenemende criminaliteit. Uit diverse onderzoeken (bron: Google) en op basis van ervaringen (doortrekken van bijvoorbeeld de Metro vanuit de stad Amsterdam naar Gaasperplas en Gein) blijkt dat met de komst van (eind) haltes van een metro/tram komende uit een stad, de criminaliteit, de kans op hangjongeren en het gevoel van onveiligheid (denk aan rondhangende drugsverslaafde en zwervers) toeneemt. Wanneer er onverhoopt toch tot aanleg van de Uithoornlijn wordt overgegaan dan ga ik ervan uit dat er bij de besluitvorming en berekening van bijbehorende kosten ook rekening wordt gehouden met adequate preventie van de genoemde overlast.

Antwoord
Er zijn geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit stijgt indien er een betere OV-verbinding wordt aangelegd.
Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en 'schoon&heel'. Voor het Programma van Eisen (PvE) voor de Concessie Amstelland-Meerlanden is een risicoanalyse sociale veiligheid in het openbaar vervoer uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het niveau van sociale veiligheid in het huidige openbaar vervoer in Amstelveen gelijk is aan Uithoorn. Uit deze risicoanalyse blijkt ook het aantal meldingen van incidenten gelinkt aan het OV weliswaar hoger is in Amstelveen, maar dat dit hogere aantal meldingen in verhouding staat tot het grotere aantal reizigers in Amstelveen ten opzichte van Uithoorn. Deze risicoanalyse is opgenomen als bijlage bij het genoemde PvE.
Daarnaast is er camerabewaking in de voertuigen en besteedt de vervoerder (verplicht) veel aandacht aan de sociale veiligheid.

Inspreker 252 Reactie 620
-waardedaling van de woningen
Makelaars geven aan dat met de aanleg van de Uithoornlijn de waarde van de omliggende woningen sterk zal dalen en de tijd dat woningen te koop staan verder zal toenemen. De komst van de busbaan rond 2008 heeft reeds tot een waardedaling geleid voor aangrenzende woningen. Ook de verkoopbaarheid blijkt te zijn afgenomen. Ik kan mij niet voorstellen dat de stuurgroep beoogt om mij nogmaals met een waardedaling en toenemende onverkoopbaarheid te confronteren. Ik verzoek u dan ook bij uw besluitvorming een redelijke schadevergoeding door deskundigen te laten berekenen en mij deze aan te bieden zodat ik niet wordt gedwongen tot actie en/of rechtsmaatregelen over te gaan om compensatie te bereiken.

Antwoord
Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan.
Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 252 Reactie 621
Mijn aanwezigheid bij de diverse bijeenkomsten, de beschikbare rapporten, en overige informatie geven mij helaas niet het idee dat de probleemstelling rondom de afnemende kwaliteit van leefomgeving en hieruit voortvloeiende neveneffecten voldoende worden meegewogen in de besluitvorming. Met name de wettelijke toetsing van "overlast", "hinder" en "verontreiniging" en de financiële haalbaarheid lijken bepalend te zijn. Ik hoop dat ik mij hierin vergis en dit uit uw besluitvorming blijkt.
Ik vertrouw erop dat u mijn reactie serieus in overweging neemt.

Antwoord
Op basis van het participatietraject en deze consultatie wordt in de Nota van Wijziging op p. 12 een voorstel gedaan voor de (boven)wettelijke maatregelen langs het tracé.

Inspreker 253 Reactie 622
Hierbij verklaren wij,
bewoners van 1 pand in Zonnedauw, tegen de plannen voor deze lijn,in de gekozen vorm, te zijn.
Ook het besluit om dit ja/nee te gaan doorvoeren in/na deze vakantie periode vinden wij getuigen van eenarrogantie, die zijn ondemocratische weerga niet kent.
1e keer bij een "voorlichtings middag" geweest, de huidige variant lag toen al bovenop.
Per mail onlangs nog wat gesputterd en voorgekookt antwoord terug gekregen.
Bij Buurtoverleggen in Legmeer gesterkt in het vermoeden, dat inspraak(zoals meestal) geen effect heeft op regio besluitvorming(hoe democratisch wil je het hebben?)

Antwoord
Bij het plannen van de consultatie is rekening gehouden met de schoolvakanties. De zomervakantieperiode in Nederland ligt tussen 1 juli en 1 september. Een consultatieperiode van vier weken van 2 tot en met 29 juni valt zodoende niet in de zomervakantie. Op basis van deze reactienota wordt het definitieve voorstel geformuleerd dat wordt voorgelegd aan de gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen, aan Gedeputeerde Staten van Provincie Noord-Holland en de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam. Zij besluiten in het najaar over het al dan niet voortzetten van de plannen voor de Uithoornlijn.
Er zal rond de besluitvorming in de gemeenteraad van Uithoorn ook een inspraakavond worden georganiseerd.

Inspreker 253 Reactie 623
Herhaling van onze bezwaren:· jullie kunnen het traject over een oude spoordijk niet gebruiken :

- als er intussen weer meer woningen bij gebouwd zijn(bewoners en jullie waren toen nog niet op de hoogte van de regio plannen)
- als intussen een 201 omlegging heeft plaatsgevonden(kosten)

Antwoord
Bij de onderzoeken en de besluitvorming over de eventuele komst van de Uithoornlijn wordt uiteraard rekening gehouden met de huidige situatie.

Inspreker 253 Reactie 624
· het traject spoordijk(intussen al gedeeltelijk busbaan) lijkt logisch en goedkoop, maar gooit hele infrastructuur bij ons in de buurt overhoop :
o parkeerplaatsen op de plaats van een leuk slootjeo landelijk wandelpad (oude spoordijk) voor hondenbezitters van max ongeveer 1 km, want al afgesneden door N201. (is niet meer terug te draaien)o bezwaren tegen de mogelijkheid om de baan aan te leggen op het traject dichtbij de busbaan worden met stenen muurtjes weg-gewuifd.

Antwoord
Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan inderdaad in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de inpassing zodanig vorm te geven, dat er sprake blijft van een groene uitstraling. In de verschillende onderzoeken is meer te lezen over de afweging tussen de tracés.

Inspreker 253 Reactie 625
Alternatieve voorstellen wordenaangehoord, kritiek wordt meegenomen, politieke partijen laten balonnetjes op(tot aan N201, VVD) , maar regio drukt eigen variant door.
o besturen maken zich ongeloofwaardig
o het volk krijgt onrijpe plannen voorgeschoteld, de werkelijkheid en de consequenties van beslissingen niet te overzien, voor gemeenteraads fractieleden(onze gedelegeerden) niet te volgen,
o steeksproefs- gewijze 2eronde bewoner-uitnodigingen zetten veel kwaad bloed(stom), verdeel en heers effect.· het aantal beslissingen in dit traject is zo groot(regio, gemeentes, vervoerrichtlijnen), dat het bestuurders en gemeenteraadsleden veel meer tijd zou moeten kosten.· een door ons aangedragen alternatief(traject : Noordammerweg, Maxima laan en dan verder) is weggezet met “past niet in de vervoerrichtlijnen”) of zoiets.

Antwoord
Op basis van deze reactienota wordt het definitieve voorstel geformuleerd dat wordt voorgelegd aan de gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen, aan Gedeputeerde Staten van Provincie Noord-Holland en de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam.
Zij besluiten in het najaar over het al dan niet voortzetten van de plannen voor de Uithoornlijn. Er zijn inderdaad al veel participatie- en informatieavonden geweest. De informatie die op die avonden is verzameld is ook gebruikt om te komen tot de voorkeursvariant waarover nu de consultatie gaat. Deze avonden waren zowel per buurt alsook voor wat grotere groepen. Op die manier is juist geprobeerd de juiste aandacht te hebben voor een ieder die wil meedenken of vragen heeft over de Uithoornlijn. Overigens worden alle partijen en personen in de planuitwerkingsfase ook weer betrokken bij de verdere uitwerking van het ontwerp.

Inspreker 253 Reactie 626
Niets over :· file bestrijding, vanwege toenemende huizen bouw straks tussen A'veen en Uithoorn(nu nog groene gedeelte)· kleinschalig electrisch vervoer in de regio, gekoppeld aan eindpunt tram N201· uiteindelijke combinaties tram en bussen(logisch , er moet weer aanbesteding komen)· bus/trambaan op zijdelweg aanleggen(kun je auto verkeer ook mee afknijpen eventueel)· vergelijking met Amsterdam : trams en bussen, toch ook een rotzooi-tje.(toppunt : metro wordt tram)

Antwoord
Juist vanwege de toenemende verkeersdruk is een oplossing waarbij een bus over bestaande wegen rijdt in de toekomst minder goed. De busbaan via de oude spoordijk lost een klein deel van deze problemen op, maar het grootste deel van de vertraging wordt ondervonden in Amstelveen en Amsterdam.
Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé nu een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201.
Een gevolg daarvanis dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling "Meer OV voor minder geld" wordt hiermee niet gehaald.
Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 253 Reactie 627
Wens : uitstel van deze moeilijke, geldverslindende, vreselijk veel consequenties hebbende, beslissingen!
Want : respecteer de inbreng van meedenkende, tijd en frustatie investerende , burgers en maak controle door aangestelde raadsleden echt mogelijk.
En : bestuurlijk Nederland maakt zich niet erg populair de laatste tijd(metro Adam, busbaan, filevorming, Schiphol …)

Antwoord
De besluitvorming over de Uithoornlijn ligt bij de gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen, Gedeputeerde Staten van Provincie Noord-Holland en de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam. Zij besluiten in het najaar over het al dan niet voortzetten van de plannen voor de Uithoornlijn.

Inspreker 254 Reactie 628
Ik ben tegen de Uithoornlijn en heb de volgende reacties tegen de Uithoornlijn waarop ik graag antwoord wil:
Wateroverlast.De spoordijk zal geheel gebetonneerd gaan worden. Hoe geschiedt de afwatering. Dit met het oog op toekomstige wateroverlast van mijn woning op Buitendijks. Gaat de afwatering via het

oppervlaktewater of via de riolering? Via het oppervlaktewater: Is de bestaande wateropvang voldoende? Via de riolering: Kan de bestaande riolering dit aan of spuit in de toekomst mijn WC mijn woning onder? Is er hierover advies gevraagd aan het Waterschap?

Antwoord
Zie antwoord bij inspreker 244.

Inspreker 254 **Reactie 629**
Veiligheid halte Aan de Zoom.
Er wordt niet voldaan aan artikel 5 van de wet lokaal spoor. Een nieuw aan te leggen spoor moet veilig zijn. Dit is nog niet afdoende en afsluitend onderzocht. M.i. kan de gemeenteraad geen besluit over de uithoornlijn nemen als hier geen afsluitende onderzoek over is verricht. Vooral kinderen dreigen het slachtoffer te worden. Kinderen hebben het recht beschermd te worden. Wanneer wordt dit onderzoek afgesloten en is de risico-inventarisatie gereed zodat op basis daarvan een goed besluit kan worden genomen?
Toename verkeer bij halte aan de Zoom (Buitendijks/Aan de Zoom).
De verkeersdrukte (fietsers, voetgangers, auto) zal enorm toenemen en op bepaalde tijden elkaar kruisen en tot gevaarlijke situaties leiden. Hoe wordt voorkomen dat er ongelukken plaatsvinden? Daarnaast zal er ook veel overlast zijn van reizigers (zwerfvuil, her en der worden auto's geparkeerd en onze enige toegang en uitgangsweg van Buitendijks blokkeren, lawaai tot laat in de avond). Deze leiden tot verstoring van leefomgeving, rust en slaap.

Antwoord
Zie antwoord bij inspreker 244.

Inspreker 254 **Reactie 630**
Geluidsoverlast.
Het onderzoeksrapport is niet conform de wet Geluidshinder tot stand gekomen. In het onderzoeksrapport van de Stadsregio zelf is aangegeven dat de betreffende richtlijn uit 2012 niet is gevolgd omdat deze niet voldoende actueel zou zijn. Het onderzoeksbureau heeft daarom op basis van literatuuronderzoek een eigen richtlijn gevolgd. De waarden hiervan liggen 8-10 db lager dan wanneer de officiële richtlijn zou zijn gevolgd. Dit kan natuurlijk niet! Een richtlijn uit 2012 lijkt mij actueel genoeg. Bovendien MOET de richtlijn worden gevolgd. Dat een onderzoeksbureau daar zomaar van afwijkt is onacceptabel. Een te nemen besluit wordt zodoende op niet-wettelijke basis genomen en kan dus niet. Als bewoner dreig ik de dupe te worden van deze schandalige misleidende tactiek van de Stadsregio.
Mocht de Uithoornlijn er wel komen, dan wens ik de volgende aanpassingen:
Vanwege privacy en geluid: Een geluid- en zichtscherm van drie meter tussen mijn woning en de trambaan.

Antwoord
Zie antwoord bij inspreker 244.

Inspreker 254 **Reactie 631**
Een te handhaven parkeerverbod voor Buitendijks om wildparkeren tbv de halte Aan de Zoom te voorkomen. Ik stel me daarbij voor dat in Buitendijks alleen voor vergunninghouders geparkeerd kan worden en dat iedere bewoners 2 parkeervergunningen krijgt (1 voor bezoek).

Antwoord
Zie antwoord bij inspreker 244.

Inspreker 254 **Reactie 632**
Er na een half jaar na opening van de Uithoornlijn een evaluatie komt of Binnendijks niet een extra verkeersopening naar de Faunalaan moet krijgen.

Antwoord
Zie antwoord bij inspreker 244.

Inspreker 255 Reactie 633
Vervoerkeuzes in het kader van een geprojecteerde Uithoorntram. In het kader van de besluitvorming rond de Uithoorn tramlijn wil ik een paar overwegingen inbrengen rond de manier waarop besluitvorming tot stand komt bij OV gebruikers.
Opdat besluitvormers over OV verstrekking niet te snel te positieve prognoses bedenken over het inzetten van gemeenschapsgeld voor ander OV en over de terugverdientijd en andere effecten.
Ik kom met wat voorbeelden van gemaakte en te maken keuzes door mijzelf. Maar ik ben er vrij zeker van dat de manier van kiezen uit alternatieven bij andere OV gebruikers niet veel anders zal werken dan bij mij.Voorbeeld OV van Uithoorn naar Utrecht.Er was eens een goede verbinding via bus 140 Haarlem - Utrecht. Deze verbinding werd eerst al minder interessant doordat in Uithoorn een knip kwam en er moest worden overgestapt. Ik werkte in centrum Utrecht (Mariaplaats) en gebruikte bus 140 Uithoorn – Utrecht CS bijna dagelijks. Vervolgens wilde Utrecht geen lijnbussen meer in de stad en reed de bus (gewijzigd nummer 130) nog maar tot NS-station Breukelen. De reis ging door het overstappen haast twee keer zo lang duren en dat tegen een prijs die twee keer zo hoog werd. Ik heb die bus 130 na twee keer proberen nooit meer gebruikt en ben de reis naar Utrecht vanaf toen gaan maken in mijn auto (parkeren in gratis gebied en verder fietsen). Het busbedrijf had zich rijk gerekend en kocht gelede dubbellange bussen. Die zijn al snel weer verkocht want lijn 130 heeft door de keuzemogelijkheid die men (gelukkig) heeft veel gebruikers zien afhaken. Minder bus in Utrecht maar veel meer auto's. Beetje dom lijkt mij.
Nu reis ik dus per definitie van Uithoorn naar Utrecht per auto. Dat doe ik vaak via de dorpskern van Uithoorn en daar doe ik dan wat boodschappen. Dat zal zeker ophouden als gemeente Uithoorn dit bezoek ontmoedigt via iets als het omstreden "verkeersbesluit Maximalaan" en 6 km omrijden. Ik zal daardoor met zekerheid bij de Zijdelweg de N201 kiezen en het dorp en haar voorzieningen niet meer aandoen.Voorbeeld OV van Uithoorn naar Amstelveen en Amsterdam. Dit nabije vervoer doe ik eigenlijk altijd per fiets want het OV doet er even lang over en is voor mij minder gezond. Uitsluitend bij regen wil ik weleens op de bus stappen. Ik stap ook weleens op de tram bij Poortwachter of bij het eindpunt in Amstelveen –Westwijk. Het laatste station niet meer sinds ik er niet meer langs het oude spoortraject heen kon lopen
nadat de N201 er lag. Als de tram naar Uithoorn komt rijdt ie eerst mijn huis 1 km. voorbij. Ik moet dan bij regen voor de tram verder lopen of fietsen dan nu voor de bus. Ook moet ik in de regen zuidwaarts dus verder van mijn bestemming af! Ik concludeer daaruit dat ik nog minder vaak dan nu zal kiezen voor een OV rit. Als ik toch al nat ben om bij die tram te komen rij ik liever per fiets naar Amstelveen en verder. Ook gaat de tramreis wegens het geplande overstappen nog langer duren dan nu en waarschijnlijk duurder uitpakken. Kiezen voor OV wordt alléén maar minder interessant dus nee!
Ik hoop dat ons gemeenschappelijke geld wordt gebruikt voor snel en zo direct mogelijk OV i.p.v. bedachte "verbeteringen" die helemaal geen verbetering zijn en mensen eerder uit het OV jagen, ook als ze niet zoals ik een andere vervoerskeus hebben! Die mensen worden meer en meer veroordeeld tot thuiszitten. Reken u niet onterecht rijk, zie ook bijv. Fyra, Betuwelijn etc.

Antwoord
De reis van Uithoorn naar Utrecht duurt (inclusief overstap) straks minder dan een uur en wordt zeer betrouwbaar. De tram rijdt in de spits 6-10 x per uur in 27 minuten van het busstation naar Amsterdam-Zuid, waar een compacte en korte overstap is op de trein, die 4 x per uur in 24 minuten naar Utrecht rijdt. Dit voorbeeld illustreert dat de reis anders is, en met een extra overstap, maar wel betrouwbaar en snel.
Het huidge bussysteen functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk.
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze

reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder. De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap.
Op deze 'ruggengraat' in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar 'oude' bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.

Inspreker 256 Reactie 634

Uit berichten in de plaatselijke pers, begrijp ik dat de komst van de Uithoornlijn een vermindering, of zelfs verdwijning, van de huidige buslijnen zal betekenen. Dit vind ik heel jammer.
Ik vind het zeer belangrijk dat er zeker een busverbinding naar Amstelveen busstation, het VU ziekenhuis, Haarlemmermeer station en Museumplein (Amsterdam) gehandhaafd zal blijven. Er zijn veel bewoners van Uithoorn (waaronder ik zelf) die regelmatig naar het VU ziekenhuis moeten gaan en/of naar Amstelveen Winkelcentrum willen gaan en/of de musea of Concertgebouw willen bezoeken. De voorgestelde route van de Uithoornlijn komt bepaald niet in de buurt van deze plaatsen! Dus Bus 170 (of equivalent daarvan) moet blijven!
Met de komst van de Uithoornlijn zou het gemiddelde loopafstand van woning naar de meest dichtbij zijnde OV halte langer zijn. Voor velen kan dit zeer belastend zijn. (Voor mij nog niet - ik ben 75 jaar - maar, hoewel niet te hopen, in de toekomst misschien wel).
Over de overlast van de nabijheid van de voorgestelde tramlijn voor een aantal bewoners van Uithoorn kan ik zelf niets zeggen, maar ik hoop zeker dat er rekening wordt gehouden met de bezwaren, c.q. opmerkingen, van deze mensen.
Ik verzoek U hier goede nota van te nemen.

Antwoord

Het huidige bussysteem functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk.
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Dit past binnen de nieuwe visie van hoogwaardige lijnen met knooppunten. Een dergelijke verbinding past bovendien niet binnen het Stadsregiobeleid om parallelliteit te voorkomen, en levert extra exploitatiekosten op.
Op deze 'ruggengraat' in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar

Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar 'oude' bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.

Inspreker 257 Reactie 635

Bij deze wil ik graag bezwaar maken tegen de komst van een eventuele trambaan door Uithoorn! En wel om de volgende redenen:
Meer geluidsoverlast dan van een bus
Meer fijnstof

Antwoord

Langs het voorkeurstracé is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd. Per woning is uitgerekend hoeveel geluid er gemiddeld op de gevel komt als een tram over ditt racé gaat rijden. Op basis van dit onderzoek is duidelijk waar wettelijk vereiste maatregelen in de vorm van geluidsschermen moeten worden genomen om onder de voorkeursgrenswaarde teblijven. Dit is het geval op een aantal locaties waar sprake is van een combinatie bus en tram op de huidige busbaan. Deze geluidsschermen zijn opgenomen in het inpassingsontwerp en maken onderdeel uit van de huidige kostenraming. Daarnaast is in kaart gebracht welke extra maatregelen, zoals (geluidwerende)zichtschermen, mogelijk zijn voor het tracé van de oude spoordijk (tussenRandweg en huidige busbaan). Hierbij spelen bijvoorbeeld ook veiligheid,inpassing, zicht en privacy. Op basis van de gesprekken met omwonenden en de consultatieronde wordt in de reactienota op p.12 een voorstel gedaan voor de bovenwettelijke maatregelen op het voorkeurstracé.
Er zal in Uithoorn geen verhoging van de fijnstofniveaus optreden als gevolg van de aanleg en exploitatie van de Uithoornlijn. Eerder een daling omdat meer reizigers voor hun woon-werkverkeer de auto laten staan en de tram pakken en een deel van de huidige bussen wordt vervangen door de tram. De elektrische motoren van trams stoten geen fijnstof uit in tegenstelling tot brandstofmotoren van auto's en bussen.

Inspreker 257 Reactie 636

Minder haltes. Sommige mensen moeten dan opeens veel lopen. Aansluitingen moeten dan ook heel goed gepland worden en men kan niet meer even de bus pakken. Als de tram stuk is ligt alles stil! Bus kan nog een andere weg kiezen.
Onnodig veel geld uitgeven voor een paar haltes. Tot de Shell zou nog logisch zijn. Tot aan het spoorhuis is echt verspilling van het geld van de belastingbetaler.

Antwoord

De haltes zijn zo gepland dat er zich zoveel mogelijk adressen binnen een algemeen aanvaarde afstand van 800 meter bevinden. Minder haltes komt ten goede van de snelheid van de tram. Voor mensen die de afstand niet willen of kunnen lopen komt er een busverbinding die de verder weggelegen wijken met de tramhaltes verbindt. De tram, maar ook het aansluitend openbaar vervoer op de knooppunten gaat zeer vaak rijden. Reizigers hoeven dan geen overstap meer te plannen, die is er altijd binnen enkele minuten. Het nieuw te bestellen materieel is aanzienlijk betrouwbaarder dan het huidige materieel van lijn 51. Als er een tram stilvalt kan de dienstuitvoering via overloopwissels toch beperkt in stand worden gehouden.
Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé nu een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201.
Een gevolg daarvanis dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de

bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling “Meer OV voor minder geld” wordt hiermee niet gehaald.
Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 257 Reactie 637
Gevaarlijker voor overstekende kinderen.

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld. In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma’s om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 257 Reactie 638
En Mijn huis zal minder waard worden doordat er dan tot savonds laat een tram langs zal rijden

Antwoord
Het is op dit moment moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 257 Reactie 639
en als er te weinig parkeerplaatsen zijn, zal men in mijn straat gaan parkeren.

Antwoord
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto’s en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.

Inspreker 257 Reactie 640
Verder heb ik nog een vraag.
Ik moest bij de aankoop van m'n huis een verklaring tekenen dat ik verantwoordelijk gehouden kan worden, voor als er wat met het talud gebeurd. Mijn boventuin ligt aan de andere kant van waar nu de bus rijd

afgescheiden door een schutting. Gaat diegene die daar flink wat werkzaamheden gaat uitvoeren ook een verklaring tekenen dat hij of zei alle verantwoordelijk neemt als door werkzaamheden er ook maar iets gebeurd met het talud!?

Antwoord
In de participatieavonden is deze vraag gesteld en beantwoord. Doordat veel bewoners met deze zorg bleven zitten heeft de projectorganisatie een detail laten uittekenen van de werkzaamheden. Zowel bij het weghalen van de busbaan als het aanleggen van de trambusbaan liggen de werkzaamheden niet in de buurt van het talud.

Inspreker 258 Reactie 641
De ontwikkeling van een railverbinding is een verbetering voor de toekomst.
Busvervoer met huidige diesel-bussen loopt tegen het einde van mogelijkheden aan.
Dat het traject tot aan Uithoorn-Centrum loopt is begrijpelijk. Doch jammer dat aftakking richting Aasmeer en Schiphol/Hoofddorp nog niet wordt meegenomen. Dat is welhaast lastig geworden met de ontwikkeling van woningen in project Beleef Buitendijks. Juist daar had het knooppunt van HOV ontwikkeld moeten worden. Nu wordt busstation/Cort van der Lindenplein met de busgarage aan de Sportlaan een onsamenhangend geheel van OV-ontwikkeling.
Aan de Faunalaan zou nieuw busstation annex busgarage gebouwd kunnen worden. De huidige locaties kunnen dan respectievelijk verzorgingshuis en wooncomplex worden. Aansluitend wordt lokaal busvervoer ontwikkeld naar dit nieuwe knooppunt.
Alternatief is geweest, maar nooit uitgewerkt, dat de combinatie rail/busvervoer op een verhoogd trace werd aangelegd. Dat is destijds door NS/Haarlemmermeerspoorlijnen doordacht aangelegd. Op een dijklichaam met ongelijkvloerse kruisingen. Het zou opnieuw overwogen kunnen worden om die situatie te herstellen ter hoogte van Alfons Arienslaan/Boerlagelaan en in De Legmeer bij Aan de Zoom, Bieslook en Randweg. Een talud kan een groen aanzicht ook vergroten, zeker als het hoger opgetrokken wordt dan de rijbaan zelf. Dan zijn geluidswanden ook minder zichtbaar of zelfs onnodig. Ook een flyover zou in bovenstaande situatie mogelijkheden geven. Dan kan eronder groenvoorzieningen/waterpartijen worden aangelegd. Tenslotte is het overwegen waard om het trace richting Amstelveen ook uit te voeren als rail/rijbaan (zoals tussen Uithoorn Centrum en Faunalaan). In geval van storing kan (elektrische) bus de tram vervangen (en hulpdiensten hebben een alternatief). Dan blijft OV betrouwbaar en is minder kwetsbaar.

Antwoord
Dank voor het meedenken. Een ombouw tot bus/trambaan van de verbinding Aalsmeer - Uithoorn blijft technisch mogelijk, maar is niet in studie. Aanleg van een bus/trambaan in plaats van alleen een trambaan is wel bestudeerd. Een dergelijke constructie is erg duur. Daarnaast zal een parallelle buslijn naast de tram te weinig reizigers trekken en zal deze daardoor te duur zijn om te exploiteren.

Inspreker 259 Reactie 642
Toen wij hier een paar jaar geleden kwamen wonen, deden we dat voor meer rust en ruimte. Ver weg genoeg van de stad en toch goed bereikbaar door de nieuwe N201. We waren dan ook verrast door de plannen om een tram aan te leggen door dit dorp. Vanuit onze eigen behoefte, als een gemiddelde inwoner van Uithoorn, vinden we het geen waardevolle toevoeging. Dit is waarom.
Behoefte reiziger
De ligging van de tramlijn is niet centraal, wat betekent dat een heel groot deel van de inwoners langer kwijt is aan de reis richting Amsterdam. Ze moeten meer handelingen uitvoeren voor hetzelfde resultaat. In onze eigen ervaring blijkt dat er voornamelijk in de ochtend en avond gereisd wordt. Dat zou betekenen dat deze tram op een groot deel van de dag leeg of met een handjevol mensen zit. Voor ons is het belangrijk om zonder overstappen en met de minste hinder op de plek van bestemming te komen. Dat is met de tram geen optie. Bovendien, wanneer je niet in de buurt van de halte woont, ben je afhankelijk van de pendeldienst of komt er reistijd bij, wat de 'tijdswinst' van de tram meer dan te niet doet. De pendeldienst brengt je in veel gevallen juist verder van je bestemming af.
Een groot deel van de inwoners van Uithoorn is ingericht op het feit dat je meer toegewezen bent op de auto dan wanneer je in een stad zou wonen. Wanneer je naar de stad wilt, pak je eerder de auto naar een p&r

terrein om daar op de tram of metro te stappen, dan al in Uithoorn de reis te beginnen met het openbaar vervoer. In 22 minuten ben je met de auto bij Amsterdam Sloterdijk waar je met een p&r-kaartje gratis met het openbaar reis en in 5 minuten in het centrum van Amsterdam bent. Daar kan de tramlijn bij lange na niet mee concurreren wat betreft reistijd en comfort. Zelfs wanneer de tram gratis zou
zijn, zou de meerderheid de voorkeur geven aan de auto.
Toegankelijkheid/ ontsluiting dorp
Men schijnt de illusie te hebben dat er toeristen richting Uithoorn zullen komen wanneer de tram Uithoorn toegankelijk maakt. Uiteindelijk verandert een tram niets aan Uithoorn zelf. Uithoorn heeft toeristen niets te bieden in vergelijking met toeristische locaties als Keukenhof, Zaanse schans, Volendam. Voor het vervoer dient er gedacht te worden aan de schoolgaande jeugd en de forenzen. Wat is hun behoefte? Betrouwbaar, flexibel, beschikbaar vervoer. Mensen die vaak richting Amsterdam reizen hebben geen hekel aan de bus. Wellicht alleen aan de drukte in de spits. Dit is op te lossen door de frequenties beter aan te laten sluiten aan de vraag, wat tegenwoordig met data veel beter ingeschat en aangepast kan worden.
Een veelgehoorde opmerking van inwoners van Uithoorn is ‘oh handig, dan kan ik lekker makkelijk even naar de stad!’ Of ‘kunnen we op zaterdagavond lekker de stad in!’ Echter, dit zijn klaarblijkelijk mensen die tot nu toe nog nooit een bus naar Amsterdam hebben genomen, of niet op de hoogte zijn van de nieuwe dienstregeling. Zij zullen bedrogen uitkomen betreft de zogenaamde verbetering. Na de eerste ervaring zullen zij de tram laten voor wat het is.
Mocht in de toekomst besloten worden om de Bovenkerkerweg te verbreden, een logische maar kostbare ontwikkeling, dan is daarmee de grootste bottleneck voor het verkeer verholpen en de noodzaak voor een tram of vrije busbaan, verdwenen.
Gebruik/ betrouwbaarheid
Trams staan bekend om de blokkade die ze veroorzaken wanneer ze weer eens stil staan. En het is een feit dat dit regelmatig gebeurt. Er is dan geen alternatief voor de reiziger. Een bus rijdt om de blokkade heen en heeft geen oplopende vertraging en dus minder gedupeerde reizigers.
Duurzaamheid vervoer/alternatieven
Sommige mensen vinden een tram een duurzamer alternatief voor de bus. Dat is een drogreden. Om de tram te laten rijden is nog altijd electiciteit nodig. Rondom bussen worden nu enorme innovaties gerealiseerd, wat betreft de motoren en de brandstof. Het is een kwestie van tijd dat bussen prima energie-neutraal zullen rijden. Bovendien zijn bussen veel flexibeler in te zetten, kunnen sneller aanpassen aan veranderende situatie zoals nieuwe wijken en innovatieve mogelijkheden.

Antwoord
De ligging van het tracé en de haltes is zo gekozen dat er zoveel mogelijk adressen binnen de (algemeen geaccepteerde) cirkel van 800 meter liggen. Reizigers (zeker forenzen en scholieren) maken een afweging op basis van snelheid en betrouwbaarheid. Bij 'snelheid' moet gedacht worden aan de reistijd van deur tot deur, dus inclusief loop-tijd, wachttijd en overstaptijd. De rechtstreekse verbindingen vervallen, maar blijven mogelijk met een overstap op bus-/tram- en metrolijnen die zeer vaak rijden. De overstappunten zijn en worden comfortabel ingericht.
Omdat de tram punctueel is en frequent rijdt, zal de reis in veel gevallen sneller zijn dan nu. Er hoeft geen rekening meer worden gehouden met bussen die in de file komen en vertraging oplopen.
Toeristische aantrekkelijkheid is niet het belangrijkste en doorslggevende argument om de tram aan te leggen, er zijn wel positieve neven effecten te verwachten voor het centrum van Uithoorn, maar het kunnen blijven aanbieden van hoogwaardig openbaar vervoer is het hoofddoel.

Inspreker 259 Reactie 643
Veiligheid/ aandacht kinderrijke locatie.
De locatie waar de tram langs gaat rijden, zou bijna niet kinderrijker kunnen zijn. Veel jonge gezinnen, en veel verkeer met jonge kinderen op weg naar school en de sportvelden. Ongelukken gebeuren helaas, maar op deze manier wordt er wel heel veel gelegenheid aan gegeven. Het is niet een kwestie van óf, maar wánneer het eerste slachtoffertje onder de tram ligt. De jarenlange ervaringen in Amstelveen en Amsterdam hebben al bewezen dat een licht, geluid of spoorboom niet afdoende is. Het is een risico wat hier heel bewust geplaatst wordt. Dat is niet in orde. En weegt absoluut niet op tegen de voordelen die sommige mensen in de tram zullen zien. Een mensenleven is altijd nog meer waard dan geld, tijd of prestige.
In Amstelveen is er niet voor niets voor gekozen om zoveel mogelijk overgangen ongelijksvloers te maken. Daar wordt nu veel in geïnvesteerd, na talloze ongelukken. Is een mensenleven in Uithoorn minder waard?

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een 'gewone' lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel van de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. Overigens worden de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 259 Reactie 644
Inpassing omgeving/ overlast / 'zichtschermen'Toen we voor het eerst over het idee van de tram hoorden konden we het bijna niet serieus nemen. Over het dijkje? Zo dicht langs de huizen? Over de weg heen? Op papier lijkt het wellicht alsof het in te passen is in de omgeving, maar de werkelijkheid is veel minder rooskleurig. Van de dijk blijft niets over wanneer er twee sporen zouden komen.
Op sommige delen rijdt de tram zo ongeveer door de achtertuin van de mensen. Ál het reizigersverkeer moet kunnen parkeren met fietsen en auto's langs de paar haltes. Want een handjevol zal daadwerkelijk lopend naar de halte gaan. En de pendelbus is ook beperkt qua capaciteit. Dit betekent enorme overlast in de wijk. Zonder tram zijn er al geen 'extra' parkeerplaatsen over. Het is gewoon al vol. Deze plekken zijn hier nooit op berekend geweest.
Van het landelijke gevoel en uitzicht waar de inwoners nu van genieten en voor kozen, blijft weinig over langs het traject. Zogenaamde zichtschermen zijn geen compensatie voor de overlast die de tramlijn meebrengt. De inwoners langs het traject betalen ongevraagd een hele hoge prijs voor iets wat in kwaliteit minder is dan de huidige situatie. Een bezuiniging over de ruggen van de bewoners langs het traject en van het dorp Uithoorn.

Antwoord
Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Naast de wettelijk vereiste geluidschermen stellen wij na overleg met de direct aanwonenden ook voor zichtschermen te plaatsen op een deel van het tracé. Op p. 12 van deze reactienota kunt u zien welke (boven)wettelijke maatregelen worden voorgesteld voor uw deel van het tracé. U geeft aan dat een dergelijke maatregel voor u de eventuele komst van de UIthoornlijn niet compenseert. Waarvan akte.
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:

Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Inspreker 259 **Reactie 645**
Behoud dorpse karakter. Inwoners maakten zich hard voor de nieuwe N201. Het behoud van het dorpse karakter was doorslaggevend voor de huidige locatie van de N201. Een enorme investering. En nu zou er een tram door het dorp getrokken worden. Wat is er dan over van de visie op Uithoorn?

Antwoord
De N201 is verplaatst om het dorpscentrum van Uithoorn te ontlasten van verkeersoverlast en de doorstroming te bevorderen. De eventuele komst van de Uithoornlijn over het spoordijktracé, waar grotendeels ook al een vrijliggende busbaan is gesitueerd doet daar niets aan af.

Inspreker 259 **Reactie 646**
Schade huis door trillingen/werkzaamheden
Omdat de tram zo dicht bij de huizen komt, is er het realistische risico van schade aan de huizen langs het traject tijdens de aanleg en tijdens het gebruik door werkzaamheden en voortdurende trillingen. Ons huis ligt direct aan het traject. We verwachten directe gevolgen voor de waarde van ons huis dat zal dalen omdat het vrije uitzicht ons ontnomen wordt en de schade die veroorzaakt wordt.

Antwoord
In een quickscan is onderzoek gedaan naar mogelijke trillingshinder voor de komst van de tram op basis van het inpassingsontwerp. De quick-scan geeft aan dat alle berekende waardes onder de streefwaarde blijven. Het is op dit moment moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 259 **Reactie 647**
Kosten gemeente/ uitgavenDe gemeente Uithoorn heeft al problemen om rond te komen. Het lijkt op dit moment wellicht dat de lasten niet direct voor de rekening van de gemeente zullen komen. Maar de ervaring leert dat dit soort projecten altijd langer duren en veel meer gaan kosten dan (optimistisch) gebudgetteerd. En alle partners zullen daar dan in delen..

Antwoord
De Stadsregio heeft budget beschikbaar voor investeringen in infrastructuur voor openbaar vervoer. Zij betaalt 95% van de kosten. De overige 5% wordt opgebracht door de overige deelnemende partijen. De verdeling van de kosten van de aanleg van de tram wordt vastgelegd in een bestuursovereenkomst tussen de deelnemende partijen.
In iedere fase van een project wordt een raming gemaakt en er vindt een second opinion plaats op de raming van de kosten. In de planstudie is een raming gemaakt van het tracé met drie haltes (eindpunt Dorpscentrum). In deze raming bedragen de aanlegkosten tussen de 55 en 60 miljoen euro. Met dit cijfer is ook gewerkt in de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse en is op deze basis vergeleken met de andere tram-en busvarianten. Voor het voorkeursbesluit in het najaar is de second opinion op de raming afgerond. Hoe verder je een project uitwerkt, hoe zekerder je kunt zijn van de juistheid van de raming. In het project is tevens ruime aandacht voor risicomanagement

Inspreker 260 **Reactie 648**
Ik maak regelmatig gebruik van het OV voor reizen naar Amsterdam centrum in de spits. Bij deze heb ik de volgende aanmerkingen op de aanleg van de Uithoornlijn zoals voorgesteld

In de spits is het in de metro druk tot zeer druk. Indien de buslijnen worden opgeheven en ipv de metro worden kleinere trams ingezet dan is het resultaat dat dit zeer oncomfortabel reizen wordt (Tokyo stijl) en het niet aantrekkelijk meer is om gebruik te maken van de tram. Ik heb deze situatie nu al op de terugweg vanaf Station Zuid. Hierbij moet ik metro's laten gaan omdat je daar niet meer bij kan. Een onacceptabele situatie en weinig hoogwaardige oplossing.
Aan de andere kant kan je nu al bedenken dat dezelfde tram een jas te groot is buiten de spits en dat er een bijna lege tram rijdt. Kortom, een schaalbare oplossing.

Antwoord
De capaciteit en de frequentie worden afgestemd op de verwachte vraag. Op dit moment verwachten wij dat maximaal 10 (gekoppelde) tramstellen per uur nodig zijn om in de spits en op het drukste deel van het traject (tussen Amsterdam Zuid en VU/De Boelenaan) reizigers te vervoeren. Dat is meer dan de capaciteit van de huidige Amstelveenlijn. De huidige capaciteit wordt ook beperkt door een tekort aan materieel.
Ook in de daluren zal het minder druk zijn, maar moet toch een hoge frequentie worden geboden. De precieze frequentie zal echter later worden bepaald op basis van de meest actuele prognoses van het verwachte aantal reizigers.

Inspreker 260 Reactie 649
De investering in de Uithoornlijn zijn in opvolgende scenario's steeds verder opgelopen tot ruim het dubbele (van ca. € 25 mln naar 60 mln) maar nog steeds is het scenario met de tram het meest gunstige scenario. Dat lijkt mij redelijk ongeloofwaardig en geeft het gevoel van het scenario naar je toe rekenen om het goedgekeurd te krijgen. Een Noord Zuidlijn scenario in de dop.

Antwoord
In iedere fase van een project wordt een raming gemaakt en er vindt een second opinion plaats op de raming van de kosten. In de planstudie is een raming gemaakt van het tracé met drie haltes (eindpunt Dorpscentrum). In deze raming bedragen de aanlegkosten tussen de 55 en 60 miljoen euro. Met dit cijfer is ook gewerkt in de Maatschappelijke Kosten-Baten Analye en is op deze basis vergeleken met de andere tram- en busvarianten. Voor het voorkeursbesluit in het najaar is de second opinion op de raming afgerond.

Inspreker 260 Reactie 650
De impact van een tramlijn met alle infrastructuur draagt niet bij aan de huidige landelijke omgeving met masten en kabels door het landschap. Op het filmpje wordt een soort "Rail away" sfeer gecreëerd maar de realiteit is helaas anders. Om dit resultaat te bereiken (indien er een tramlijn zou komen) is het noodzakelijk om groene afscheidingen (vorm nog te bepalen in overleg met bewoners) te plaatsen. Met het "koud" neerleggen van alleen rails is niet acceptabel
De overweg bij de Randhoornweg in de spits wordt een probleem daar auto's de wijk bij Langs de Baan niet meer uitkunnen en er zeer hinderlijke file's ontstaan

Antwoord
In de vervolgfase blijft er veel aandacht voor een goede en groene inpassing van de tram.
Tijdens participatieavonden is de zorg over het niet meer kunnen verlaten van uw wijk ook uitgesproken. Daarop zijn diverse tellingen (12 dagdelen) tijdens verschillende seizoenen gehouden. Conform het huidig verkregen verkeersbeeld kunt u uw wijk uitkomen als er een tramkruising op de Randweg komt. Er zijn geen aanvullende maatregelen nodig omdat het verkeersbeeld rustig is. Dit is ter controle gesimuleerd in een model met de waargenomen verkeersbewegingen per 15 minuten en de beoogde tramfrequentie. Natuurlijk zullen er enkele auto's voor de overgang komen te staan bij een passerende tram. Maar de kans dat u niet meer bij Langs de Baan de wijk uit kan en dat er files omtstaan is nihil.

Inspreker 260 Reactie 651
Voor de 1e halte moet ik eerst in tegengestelde richting eerst 950 m lopen (was de grens geen 600-800 m? – dat strookt niet met het uitgangspunt van HOV). Aardig op een zomerse dag maar in de regen, etc. geen pretje). Resultaat ; ik pak de auto richting A'veen Poortwachter.Kortom, er zijn een aantal grote vraagtekens

bij het scenario van een tram, en ik vrees dat het zgn HOV concept een aardig stukje marketing is maar de realiteit niet gaat halen. Ik begrijp dat het doel van de Stadsregio is om dit concept door te duwen (zo ging het met de N-Z lijn tenslotte ook). Maar wij zitten straks met het resultaat……alvast bedankt !

Antwoord
Voor hoogwaardig openbaar vervoer is een maximale afstand van 800 meter algemeen aanvaard. Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast wordt ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 261 Reactie 652
Ik vind de Uithoornlijn een belachelijk idee, en ben dan ook boos! Zeker hoe dit er even door gedrukt wordt. Ik ben in 2008 in Uithoorn komen wonen, en werd na een aantal maanden wonen al zeer onaangenaam verrast door de hoeveelheid vliegtuigen die boven onze wijk vliegen. Terwijl er ruimte en dun bevolkt gebeid is tussen het gebied Amstelveen en Uithoorn. Onder het mom van niet de bocht kunnen maken, wat een flauwe kul. Een piloot heeft bevestigd, dat die bocht weldegelijk te maken is.
Nu het openbaar vervoer. Toen wij hier kwamen wonen, in Uithoorn is de reden geweest van veel scholen en goede openbaar vervoer. Zo zou er een busbaan komen, op de plek waar nu een uit het verleden gehaalde plan nieuw leven ingeblazen wordt, een trein/ tram laten rijden. Maar toen woonden er nog geen mensen!
De Noord/ Zuidlijn is een veel te duur uit de klauwen gelopen bodemloze put met geld geworden, en dat gat moet enigszins met gemeenschap geld weer wat gedicht worden, terwijl er al rapporten liggen, dat dit gat niet meer te dichten
is. Dus gaan we nog meer geld uitgeven aan de tram. Een tram die alleen voor en achteruit kan!
De Bus kan nog om iets heen rijden, en kunnen ook elektrisch rijden. Maar Nee, het moet en zou een Tram worden. Zo kan een Bus nog net even anders rijden, mocht daar vraag naar zijn, om het rendabeler te maken. Nee, het moet een tram worden.
Dan het 800 m. van een halte verhaal. Oude mensen zijn nog erg blij dat de bus door de wijken rijden, geeft ze een stuk vrijheid, en zelfstandigheid. Maar, nee, we moeten op de centjes letten tegenwoordig. En dan is het door trekken van zo'n tram niet zo duur. Laat staan het onderhoud ervan.
Op welke berekeningen is dit gebaseerd?
Wie gaat dit alles betalen???
En dan gaat er minder ander OV rijden, of helemaal niet. Ik vraag me dan ook af, in welke berekening een tram en wanneer een bus rendabel is? Misschien kunnen er wel tegen 1 tram wel 2 bussen rijden?

Antwoord
Het openbaar vervoer verandert sowieso, ook als er voor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Voor de reizigers in de regio rond Amsterdam zijn de veranderingen in het openbaar vervoer de komende jaren groot door de komst vande Noord/Zuidlijn in Amsterdam en de wijzigingen in verbindingen die daaraan gekoppeld zijn.
In de 'Lijnennetvisie' heeft de StadsregioAmsterdam de kaders vastgesteld (mei 2015) voor een nieuw lijnennet van bus,tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen opstation Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum. Daarnaast is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus steeds meer vertraging oploopt en debetrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. Daarom is onderzoek gedaan naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peilhoudt.
Een tram rijdt over een vrije baan waardoor er een betrouwbaardere en snellere dienstregeling aangeboden kan worden met betrouwbare overstappen op andere verbindingen. Ook zorgt een tram voor een grotere bundeling van reizigersstromen waardoor hogere frequenties mogelijk zijn en is een tram comfortabeler. Met de bus over dezelfde vrije baan is ook mogelijk, maar is minder toekomstbestendig en kost een extra overstap in Amstelveen op de tram. Eerder hebben de provincie Noord-Holland, gemeenten en stadsregio eentracé gekozen voor de vrijliggende busbaan voor een snelle bus (ook wel COVAU genaamd).

Een deel van dat tracé, tussen Aalsmeer en Uithoorn, is sinds een aantal jaren in gebruik. Bij de tracékeuze is ook vastgesteld dat er een busbaan zou komen over de oude spoordijk richting Amstelveen. Uit de verkenning naar de mogelijkheden om de Amstelveenlijn door te trekken, kwam echter naar voren dat een tram veel voordelen heeft ten opzichte van een busbaan. Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast wordt ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De Stadsregio heeft budget beschikbaar voor investeringen ininfrastructuur voor openbaar vervoer. Zij betaalt derhalve 95% van de kosten. De overige 5% wordt opgebracht door de overige deelnemende partijen. De verdeling van de kosten van de aanleg van de tram wordt vastgelegd in een bestuursovereenkomst tussen de deelnemende partijen.

Inspreker 261 Reactie 653
Waarom wordt er niet eerlijk gestemd over dit? Want de enquête die gehouden is, was ook een wassen neus. Zijn tenslotte onze belastingcenten. Het kan wel zo zijn dat de wedhouder namens het volk spreekt,is dit wat men in Uithoorn wilt?
Eerlijkhied duurt het langst, dus geef een eerlijk verhaal! Als die tram er komt, laat eerlijk zien, wat er dan nog aan OV overblijft. Hoe ver men moet lopen, en niet hemelsbreed, maar echt! Kom dan met een eerlijk enquete. Ik stem in ieder geval TEGEN!

Antwoord
Tijdens de consultatieronde van 2 tot en met 29 juni 2016 kon een ieder een reactie op de voorkeurscariant geven. Dat is geen formele bezwaarprocedure, maar een extra inspraakmogelijkheid voorafgaand aan de besluitvorming. Alle inspraakreacties zijn gebundeld in deze reactienota. Deze reactienota maakt onderdeel uit van de besluitvorming in de gemeenteraden, regioraad en gedeputeerde staten. Bij een bestemmingsplanprocedure later in het proces bestaat de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen en formeel bezwaar te maken.

Inspreker 262 Reactie 654
Ik ben TEGEN de Uithoornlijn en wel om deze redenen:Veiligheid:
Mijn dochter sport 3* per week bij AKU en moet dus veelvuldig de “oversteek” maken. Ook de vele kinderen die naar de brede school en dus ook naar sportpark de Randhoorn moeten.

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp inalle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt opveiligheid. Een onafhankelijke commissie (safetyboard) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. DeInspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordtde vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet ingebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor dedefinitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep VeiligheidKruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma’s om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 262 Reactie 655

Slechtere verbinding naar winkelcentrum A'veen, CS A'dam, Leidseplein etc. Ik zie dat overstappen niet zitten met 2 jonge kinderen! Ook mijn moeder van 70 is vanuit CS A'dam vele malen langer bezig om op de Rodenbachlaan te komen! (vanuit Castricum).En niet te vergeten als er een tram in storing is ligt het hele “zooitje” stil...zijn we NOG langer onderweg! Daarbij zou ik op de fiets naar het Busstation moeten om mijn weg te vervolgen naar Hoofddorp/ Haarlem of Utrecht...en dan straks zeker mijn fiets gesloopt of gewoon gestolen?!

Antwoord

Het huidige bussysteem functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk. Los van de keuze voor of tegen de tram zullen de bussen vanuit Uithoorn straks sowieso niet meer naar Amsterdam CS rijden en minder bussen naar het centrum van Amsterdam.
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Op deze ‘ruggengraat’ in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar ‘oude’ bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.
De omgebouwde Amstelveenlijn is straks betrouwbaarder en sneller dan de huidige lijn 51. Mocht er onverhoopt toch een tram uitvallen dan kan via overloopwissels de dienstuitvoering op deeltrajecten gehandhaafd blijven. Bij langdurige en geplande verstoringen worden alsnog bussen ingezet.

Inspreker 262 Reactie 656

Stuk natuur wat weggaat.Ik heb nu al medelijden met de mensen die aan de trambaan wonen...het gesnerp van de tram en de belletjes die een aantal keren in het uur rinkelen!Kortom, ik zal vaker de auto pakken!

Antwoord

Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan inderdaad in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de inpassing zodanig vorm te geven, dat er sprake blijft van een groene uitstraling.
Daarnaast is inderdaad een aantal woningen dichtbij het tracé gelegen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de

omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs het tracé.

Inspreker 263 **Reactie 657**
Ik ben TEGEN de Uithoornlijn en wel om deze redenen:
Veiligheid: Mijn dochter sport 3* per week bij AKU en moet dus veelvuldig de “oversteek” maken. Ook de vele kinderen die naar de brede school en dus ook naar sportpark de Randhoorn moeten.

Antwoord
Zie antwoord bij inspreker 262.

Inspreker 263 **Reactie 658**
Slechtere verbinding naar winkelcentrum A'veen, CS A'dam, Leidseplein etc. Ik zie dat overstappen niet zitten met 2 jonge kinderen! Ook mijn schoonmoeder van 70 is vanuit CS A'dam vele malen langer bezig om op de Rodenbachlaan te komen! (vanuit Castricum).E n niet te vergeten als er een tram in storing is ligt het hele “zooitje” stil...zijn we NOG langer onderweg! Daarbij zou ik op de fiets naar het Busstation moeten om mijn weg te vervolgen naar Hoofddorp/Haarlem of Utrecht...en dan straks zeker mijn fiets gesloopt of gewoon gestolen?!

Antwoord
Zie antwoord bij inspreker 262.

Inspreker 263 **Reactie 659**
Stuk natuur wat weggaat.Ik heb nu al medelijden met de mensen die aan de trambaan wonen...het gesnerp van de tram en de belletjes die een aantal keren in het uur rinkelen! Kortom, ik zal vaker de auto pakken!

Antwoord
Zie antwoord bij inspreker 262.

Inspreker 264 **Reactie 660**
Ik ben tegen de Uithoornlijn want:
Het openbaar vervoer wordt niet sneller, zoals beweerd, maar langzamer omdat je eerst naar één van de 3 haltes (in Uithoorn) moet zien te komen. Wij wonen straks aan de trambaan maar moeten verder lopen/fietsen naar een halte. Ca. 10 minuten. Laat staan al die andere bewoners die nog veel verder van de haltes wonen. Het openbaar vervoer wordt niet beter maar slechter. Hoe kom je straks bij de scholen in Amstelveen, het Stadshart, Vu ziekenhuis, Concertgebouw, Rozengracht, Leidse plein?
Waar stap je over op die geweldig snelle verbinding met Schiphol: lijn 300? Waarom een tram en geen snelle busverbinding? Een bus valt veel minder uit dan bijvoorbeeld lijn 51 waar voortdurend ellende mee is. Als straks de tram uitvalt, hebben we geen alternatief en kunnen we helemaal niet meer richting Amsterdam.

Antwoord
Het huidige bussysteem functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk.
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Voor hoogwaardig openbaar vervoer is een maximale afstand van 800 meter algemeen aanvaard. Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het

Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast wordt ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap.
Op deze 'ruggengraat' in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar 'oude' bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.
De omgebouwde Amstelveenlijn is straks betrouwbaarder dan de huidige lijn 51. Mocht er onverhoopt toch een tram uitvallen dan kan via overloopwissels de dienstuitvoering op deeltrajecten gehandhaafd blijven. Bij langdurige en geplande verstoringen worden alsnog bussen ingezet.

Inspreker 264 Reactie 661
Uithoorn gebruikt wordt om de bezuinigingen in het OV op te hoesten. Het is voor de Stadsregio erg simpel om bezuinigingen te realiseren door zo veel mogelijk buslijnen te schrappen. In Amsterdam zullen ze daar geen last van hebben maar wij wel. Amsterdam organiseert alles van zich af. Zo krijgen wij nu ook al een relatief groot aandeel in de geluidsoverlast van Schiphol over ons heen. De aanleg zal straks veel duurder blijken te zijn waardoor de OZB in Uithoorn omhoog zal moeten gaan. Kortom: slechter openbaar vervoer krijgen en daar moeten we ook nog voor betalen.

Antwoord
De Stadsregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van 15 gemeenten, waaronder Amstelveen en Uithoorn. In de Regioraad zijn ook gemeenteraadsleden uit alle 15 gemeenten vertegenwoordigd.
De Stadsregio heeft budget beschikbaar voor investeringen in infrastructuur voor openbaar vervoer. Zij betaalt derhalve 95% van de kosten. De overige 5% wordt opgebracht door de overige deelnemende partijen. De verdeling van de kosten van de aanleg van de tram wordt vastgelegd in een bestuursovereenkomst tussen de deelnemende partijen.

Inspreker 264 Reactie 662
De veiligheid voor kinderen die naar de Brede Scholengemeenschap moeten zal in gevaar komen.

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit.Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp inalle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt opveiligheid. Een onafhankelijke commissie (safetyboard) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed isdoorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet ingebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt eenveiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor dedefinitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep

VeiligheidKruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaandekinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 264 Reactie 663
Tientallen huizen komen straks aan de trambaan te liggen. Dat is een enorme achteruitgang in woongenot en een waardedaling van de woningen.

Antwoord
Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.
Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 265 Reactie 664
Ik ben tegen de Uithoornlijn, met name de aanleg over de oude spoordijk. Ik woon zelf aan de dijk dus ga hier enorm overlast van krijgen. Ik voorzie ook grote problemen qua geluidsoverlast, (alleen al het belletje bij de kruisingen) , een tram die gemiddeld om de 10 minuten langskomt

Antwoord
Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Maar zijn in een vroeg stadium met de direct aanwonenden in overleg getreden of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn die de nadelen voor de omgeving beperken. U kunt daarbij denken aan geluidbeperkende/zichtwerende maatregelen. Op p. 12 van deze reactienota vindt u de voorgestelde maatregelen op het tracé.
Mochten er maatregelen bij de kruispunten komen zoals overwegbomen met geluiden dan kunnen deze geluiden met maatwerk ingeregeld worden. Zo kan het belsignaal afgestemd worden op het omgevingsgeluid. In de avond en tussen de spitsen is het omgevingsgeluid zachter en kan het volume van de bel daarop aangepast worden.

Inspreker 265 Reactie 665
Tevens voorzie ik een forse waardedaling van mijn woning.

Antwoord
Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan.
Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 265 Reactie 666
parkeerproblemen in de buurt.

Antwoord
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:

Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.

Inspreker 265 Reactie 667
Ben ook bang voor stijging criminaliteit, woninginbraken, (inbraak) schade aan de auto's in de buurt.

Antwoord
Er zijn geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit stijgt wanneer een verbeterde OV-verbinding wordt aangelegd. Bij de verdere planuitwerking wordt aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en 'schoon&heel'.

Inspreker 265 Reactie 668
Voorts lijkt mij de tram bij de kruisingen gevaarlijk met name voor kinderen.

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 265 Reactie 669
De wijk in en uit rijden gaat drukte opleveren, bovendien gaat het ook ten koste van het woongenot. Afgezien van de vliegtuigen is het hier rustig en zelfs landelijk wonen, dit hele plaatje gaat in negatieve zin veranderen en hier ben ik zeer teleurgesteld over.Een alternatieve route moet toch mogelijk zijn. Overigens heb ik sterk de indruk dat achter de schermen het e.e.a. al beklonken is.

Antwoord
Tijdens participatieavonden is de zorg over het niet meer kunnen verlaten van uw wijk aan de orde geweest. Daarom zijn diverse tellingen (12 dagdelen) tijdens verschillende seizoenen gehouden. Conform het huidig verkregen verkeersbeeld kunt u uw wijk uitkomen als er een tramkruising op de Randweg komt. Dit is ter controle gesimuleerd in een verkeersmodel met de waargenomen verkeerbewegingen per 15 minuten en de beoogde tramfrequentie. Natuurlijk zullen er enkele auto's voor de overgang komen te staan bij een passerende tram. Natuurlijk zullen er enkele auto's voor de overgang komen te staan bij een passerende tram. Maar de kans dat u niet meer bij Langs de Baan de wijk uit kan en dat er files omtstaan is nihil.
Er is een tracéstudie geweest waarna de uitkomsten de Oude Spoordijk als voorkeurstracé is gekozen.

Inspreker 266 Reactie 670
Bij deze laat ik u weten dat ik een groot en warm voorstander ben van de aanleg van de Uithoornlijn. Dit is

een adequaat antwoord op de toenemende vraag naar duurzame en comfortabele mobiliteit richting Amsterdam en Amstelveen. Het is toe te juichen dat samenwerkende partijen het strategisch inzicht hebben dat dit soort vragen alleen op Metropoolniveau zijn aan te pakken en op te lossen. Daarbij moeten we in ons denken en doen de gemeentegrens, achtertuin- en voortuingrens overstijgen.
Eventuele plaatselijke negatieve omgevingseffecten moeten uiteraard op een goede manier worden opgelost. Daarbij adviseer ik om niet altijd strikt vast te houden aan de wettelijke minimumeisen, maar goed te luisteren naar wensen van direct omwonenden en te proberen die om te zetten in creatieve ontwerpoplossingen, die dan soms ook wat meer mogen kosten dan gebruikelijk. In de investeringsafweging zou ik dan ook liever extra investeren in omgevingsmaatregelen in de Legmeer dan in het doortrekken naar het dorpscentrum. Eindhalte busstation is mijn optiek ruim voldoende.

Wel adviseer ik bij de verdere ontwikkeling niet te eenzijdig te redeneren vanuit de economische voordelen voor Uithoorn. Het valt mij op dat Uithoorn denkt dat Amsterdammers nu het dorpscentrum van Uithoorn gaan bestormen. Bij een betere bereikbaarheid moet van twee kanten uit geredeneerd worden: de lijn kan ook zorgen dat Uithoornaars nog meer naar Amstelveen en Amsterdam trekken voor winkelen en andere zaken, met als effect minder bestedingen voor niet-dagelijkse goederen in eigen dorp. Dezelfde fout maakte Poetin met de aanleg van een nieuwe verbinding naar Siberië in de hoop dat meer mensen vanuit Moskou zich in dit krimpgebied zouden vestigen. Maar de verbinding gaat ook de andere kant uit, waardoor Siberië nu versnelt leegloopt en Moskou nu serieus nadenkt over verdubbeling.
In dit kader geef ik in overweging om de as langs de nieuwe Uithoornlijn slim en selectief verder te verstedelijken, mede ter vergroting van het rendement van de lijn en de voortgaande ruimtebehoefte.
Het is niet uitgesloten dat er een grote uittocht ontstaat van allerlei bedrijven, kantoren en inwoners uit Londen na de Brexit richting Amsterdamse regio. De Zuid-As is dan te klein. Het gebied langs de Uithoornlijn zou een serieus groei-alternatief kunnen zijn voor de toekomst.
Ik kijk uit naar uw slagvaardige positieve besluitvorming, ga hier niet zo lang over praten als over de omlegging van de N201 en besef dat er waarschijnlijk een grote zwijgende instemmende meerderheid is.

Antwoord
De direct aanwonenden zijn inderdaad al in een vroeg stadium betrokken en er wordt in overleg gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. U kunt daarbij denken aan geluidbeperkende/zichtwerende maatregelen. In de Nota van Wijziging op p p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs het tracé.

Inspreker 267 Reactie 671
Ik ben TEGEN de komst van de tram, beschreven in jullie plan. Het gaat om de volgende redenen:
1. Veiligheid. Als moeder van 3 opgroeiende kinderen, fietsend naar de Brede School, vriendjes, sportclubs, etc houd ik mijn hart vast bij de komst van een gelijkvloerse trambaan. Ik ga er vanuit dat u zelf (jonge) kinderen heeft, maar u kunt zich voorstellen hoe kinderen deelnemen aan het verkeer en niet altijd inzicht hebben in hoe een tram zich voortbeweegt. In Amstelveen zijn meerdere (helaas dodelijke) ongelukken hiervan een voorbeeld.Hoe gaat u de veiligheid van onze kinderen waarborgen?

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een ‘gewone’ lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. Overigens worden de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.

In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 267 Reactie 672

2. Parkeergelegenheid. U schetst voldoende mogelijkheden voor parkeergelegenheid bij de halte Aan de Zoom, maar op geen enkele plattegrond heb ik een nieuwe mogelijkheid gezien voor het toenemend aantal auto's en brommers. U verwacht 4000 reizigers per dag met deze nieuwe tram, waarbij ik geen percentage kan geven hoeveel er zullen willen parkeren, maar bij een aantal van 1% schiet de huidige situatie al ernstig te kort, laat staan bij meer. Bezoekers zullen de wijken in gaan rijden op zoek naar parkeerplaatsen.

Antwoord

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Inspreker 267 Reactie 673

Ten tweede, waar gaat de pendelbus stoppen en keren? Moet dit ook bij Aan de Zoom gebeuren? Ook dit zorgt voor oponthoud en onveilige situaties. Hoe gaat u dit aanpakken?
3. Vervoer op maat naar Amstelveen/Amsterdam. Ik begin deze alinea met een voorbeeld. Vanuit Uithoorn naar de Bosbaan, hoe ziet u dat voor zich? Vrijdag jongstleden vertrok ik van de Arthur van Schendellaan (5 minuten met de fiets, geen wachttijd, zoals u op de berekeningen 8 minuten per bus stelt) naar de Bosbaan. 20 minuten later stapte ik uit bij de Van Nijenrodeweg. Punt.
Hoe zou dat met de tram gaan? Ik zou naar, laten we zeggen, bv. Uilenstede moeten? En dan? Of moet ik doorreizen naar WTC, en dan op de een of andere manier weer een stuk terug zien te gaan? Dit is slechts EEN voorbeeld, er zijn er ongetwijfeld meerdere van. Een tram zou een aanvulling moeten zijn, geen vervanging op deze grootschaligheid.

Antwoord

Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.Het is niet waarschijnlijk dat er een bus door Aan de Zoom naar de tramhalte gaat rijden.
Voor de door u genoemde route van de Artur v Schendellaan naar de Bosbaan is een overstap op Sacharovlaan op de hoogfrequente bus vanuit Aalsmeer de beste optie. Daar vertrekt in hoge frequentie een bus naar de Van Nijenrodelaan. Door de hoge frequentie is de wachttijd beperkt.

Inspreker 267 Reactie 674

4. Kosten. Het is een enorm project. Op de één of andere manier lijkt er maar één tracé de juiste, de goedkoopste, maar is dit wel zo? Alternatieven worden van de baan geveegd zonder dat daar een kostenberekening aan te pas is gekomen. Energiezuinige bussen, zijn de toekomst, waarom wordt er geen busbaan gebouwd, zoals ons beloofd is? Scheelt in aanleg in kosten en in onderhoud.

Antwoord

In de notitie Bus of tram is geconstateerd dat er twee mogelijkheden zijn om in te grijpen in het openbaar vervoer op de zuidelijke corridor. Enerzijds door verbetering van de doorstroming op het buslijnennet, anderzijds het doortrekken van de vernieuwde Amstelveenlijn naar Uithoorn. daarom zijn verschillende bus- en tramvarianten onderzocht. Er is onderzocht welke effecten en (financiële) consequenties deze varianten hebben. Dat is onder meer gebeurd in een zogeheten Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). Hierbij is gekeken naar directe kosten, kwalitatieve effecten en externe effecten. Geconcludeerd is dat beide busvarianten een matige tot goede vervoerkwaliteit opleveren. Ze dragen echter niet bij aan de bezuinigingsopgave op de exploitatie van het openbaar vervoer. Doortrekking van de tram naar Uithoorn levert een goede vervoerskwaliteit op én de grootste bijdrage aan de bezuinigingsdoelstellingen. Daarom is in november 2015 door de stuurgroep besloten alleen de tramvarianten nader te onderzoeken.
In de notitie tracékeuze zijn drie routes onderzocht: over de voormalige Spoordijk, langs de Zijdelweg en langs Europarei. Voor het tracé Zijdelweg geldt dat de aanlegkosten hoger zijn dan het Spoordijktracé, onder meer door noodzakelijke aankoop van grond en aanpassingen aan wegen en kruispunten. Ook de jaarlijkse exploitatiekosten zijn hoger omdat de tram minder goed kan doorrijden. Dat komt door een aantal drukke kruispunten en krappe bochten. Bovendien moeten enkele zeer drukke verkeersstromen gekruist worden waar het openbaar vervoer geen prioriteit kan krijgen. Dat alles zorgt voor een langere reistijd voor reizigers. Bij het tracé langs Europarei ligt het aantal reizigers lager dan bij het Spoordijktracé doordat de tram aan de rand van de bebouwde komt ligt. De jaarlijkse exploitatiekosten zijn mede daardoor hoger. En de reistijd is op dit tracé ook langer. Bovendien komt de tram dan niet bij het busstation Uithoorn. De betrouwbaarheid van de reistijd over het Europarei-tracé hangt erg af van de manier waarop de tram de Zijdelweg kan oversteken. Alles overziend heeft de stuurgroep er voor gekozen het tracé over de Spoordijk verder uit te werken en de overige twee tracés niet.

Inspreker 267 Reactie 675

Wat kost het om een fly-over over de N201 te maken? Wat kost het om geluidswallen te maken, om mensen financieel tegemoet te komen in hun waardeverminderende huizen?

Antwoord

In de projectraming is rekening gehouden met een viaduct over de N201.
Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs het tracé.
Het is op dit moment moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 267 Reactie 676

5. Ten slotte, nog een gevoelskwestie. We krijgen allemaal het idee dat het al beslist is. Dit voelt zeer oneerlijk. Bedenk dat U hier zou wonen (net 2 jaar), dat U hier opgroeiende kinderen heeft. En, dat als u pech heeft, ook nog met de achtertuin aan het spoor grenst.
Hoe zou u zich voelen? Ik kan het u vertellen. Machteloos, boos en bang. Bang voor een tram in Uithoorn.

Antwoord
Van 2 tot en met 29 juni was de consultatieronde van de Uithoornlijn. Alle reacties die in deze periode zijn ingestuurd -zoals de uwe- zijn opgenomen in deze reactienota. Op basis van deze reactienota wordt het definitieve voorstel geformuleerd dat wordt voorgelegd aan de gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen, aan Gedeputeerde Staten van Provincie Noord-Holland en de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam. Zij besluiten in het najaar over het al dan niet voortzetten van de plannen voor de Uithoornlijn.

Inspreker 268 Reactie 677
Namens Buurtbeheer de Legmeer wil ik u onze aandachtspunten overbrengen mbt de mogelijke komst van de Uithoornlijn door onze wijk. Wij hebben kennis genomen van de voorkeursvariant die recent door de Stuurgroep is voorgesteld. Voor bewoners van onze wijk die direct aan het tracé wonen betekent de komst van de Uithoornlijn een enorme inbreuk op hun privacy, maar ook voor de andere bewoners levert de komst van de Uithoornlijn de nodige vragen op:De leefbaarheid in de wijk wordt verder op de proef gesteld. De geluids- en fijnstofoverlast is de laatste jaren al sterk toegenomen door het toenemende vliegverkeer. Bewoners maken zich zorgen over hun gezondheid. Deze zorgen zijn niet weggenomen. Wat kunt u daar aan doen?

Antwoord
Projectorganisatie Uithoornlijn is vanaf het begin van de planstudie in gesprek gegaan met direct omwonenden om op te halen wat voor hen van belang is als de tram er zou komen. Thema's als trillingen, (vliegtuig) geluid, zicht en privacy kwamen daarin aan de orde. In deze projectfase is daarom een onderzoek gehouden naar trillingen en geluid. Geen van beide geven aan dat er wettelijke maatregelen noodzakelijk zijn op het deel van het tracé waar u woont. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs het tracé.
Er zal in Uithoorn geen verhoging van de fijnstofniveaus optreden als gevolg van de aanleg en exploitatie van de Uithoornlijn. Eerder een daling omdat meer reizigers voor hun woon-werkverkeer de auto laten staan en de tram pakken en een deel van de huidige bussen wordt vervangen door de tram. De elektrische motoren van trams stoten geen fijnstof uit in tegenstelling tot brandstofmotoren van auto’s en bussen.

Inspreker 268 Reactie 678
Verkeersveiligheid waarborgen door vergaande maatregelen (ondertunneling?). Dit is een grote zorg ivm de grote leerlingenstromen van en naar de Brede School en de sportvelden.

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt.
Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma’s om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.
Er zijn bij de kruispunten Randweg, Bieslook en Aan de Zoom op 12 dagdelen tellingen uitgevoerd, verspreid over meerdere seizoenen en verschillende dagen in de week. Op die manier is er een representatief beeld van het verkeer op deze kruispunten. Het verkregen verkeersbeeld schetst een situatie van een schoolroute die niet heel druk is met een paar piekmomenten op de dag.

Inspreker 268 Reactie 679

Bereikbaarheid van OV binnen de wijk moet gegarandeerd blijven, ook voor minder validen en ouderen. Het voorstel is om wel een bus door Meerwijk en Zijdelwaard te laten rijden en niet door de Legmeer. Vanuit bv de K-buurt is het ver lopen naar de halte Aan de Zoom.

Antwoord

Voor hoogwaardig openbaar vervoer is een maximale afstand van 800 meter algemeen aanvaard. Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Daarnaast wordt ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 268 Reactie 680

Doorstroming van het verkeer moet prioriteit hebben boven de tram m.n. in de spits als de Brede School start of eindigt. Hoe denkt men dat te realiseren?Plaatsing van de fietsenstalling bij Aan de Zoom heroverwegen, omdat deze veel te dicht bij bestaande bebouwing is gepland.Geplande nieuwe kruising bij Wederik niet uitvoeren. Leerlingen van het Alkwin kunnen langs de busbaan in oostelijke richting rijden tot de Zijdelweg en over de bus/trambaan naar de fietsingang van de school gaan.

Antwoord

De tram krijgt voorrang op het overige verkeer, ook bij deze schoolgaande route. Bij een halte moeten in de nabije omgeving voldoende fietsenstallingen komen om te voorkomen dat fietsen overal neergezet worden. In de volgende projectfase wordt de inpassing van halte en stallingen verder uitgewerkt.
Ook uw mening dat een nieuwe fietsoversteek bij Wederik volgens u onwenselijk is, wordt meegenomen naar de volgende fase.

Inspreker 268 Reactie 681

Zo'n majeure wijziging van het OV, met zulke vergaande consequenties voor de bewoners en andere gebruikers van de openbare ruimte van de wijk, verdiende in het voortraject een meer totale aanpak om draagvlak te creëren voor het voorliggende voorstel. U heeft gekozen voor informatierondes per straat. Grotere organisaties zoals Buurtbeheer, de scholen, fietsersbond etc zijn maar 2x uitgenodigd in de Klankbordgroep kruisingen. Belanghebbenden hebben het idee dat de beslissing toch al genomen is en haken af. Dit is een gemiste kans. Zijn er nog mogelijkheden voor het definitieve besluit genomen wordt dit najaar te onderzoeken of er behoefte is bij bewoners van B-, M- en W-buurt, Kootpark, Legmeer-west, scholen van de Brede School, sportverenigingen van het Randhoorncomplex en overige belanghebbenden om het nu voorliggende plan in zijn totaliteit nog eens te bekijken/bespreken om meer draagvlak te creëren?

Antwoord

Van 2 tot en met 29 juni was de consultatieronde van de Uithoornlijn. Alle reacties die in deze periode zijn ingestuurd - zoals de uwe- zijn opgenomen in deze reactienota. Op basis van deze reactienota wordt het definitieve voorstel geformuleerd dat wordt voorgelegd aan de gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen, aan Gedeputeerde Staten van Provincie Noord-Holland en de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam. Zij besluiten in het najaar over het al dan niet voortzetten van de plannen voor de Uithoornlijn.
Er zijn -zoals u terecht zegt- al veel participatie- en informatieavonden geweest. De informatie die op die avonden is verzameld is ook gebruikt om te komen tot de voorkeursvariant waarover de consultatie is gehouden. Deze inspraakavonden waren zowel per buurt alsook voor wat grotere groepen. Op die manier is juist geprobeerd de juiste aandacht te hebben voor een ieder die wil meedenken of vragen heeft over de Uithoornlijn. Overigens worden alle partijen en personen in de planuitwerkingsfase ook weer betrokken bij de verdere uitwerking van het ontwerp.

Inspreker 269 Reactie 682

Alleen maar tegen voor de Uithoornlijn. Laat de tram maar lekker waar hij is. Busverbindingen zijn nu voor ieder zo goed geregeld en dat gaat niet gelden als de tramlijn er ligt. Hoe gaan jullie dat oplossen met ouderen of mensen slecht ter been?! Het is schandalig! Wij zijn afhankelijk van de bus die nu vlakbij stopt. Straks komt er een half uur meer reistijd bij. Betekent ook dat mijn vriend zijn dochter geen dag wakker gaat zien! Misschien als de tramlijn komt een compensatie vanuit jullie voor een scooter of 2e auto.

Antwoord

Het huidige bussysteem functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk.
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Dit past binnen de nieuwe visie van hoogwaardige lijnen met knooppunten. Een dergelijke verbinding past bovendien niet binnen het Stadsregiobeleid om parallelliteit te voorkomen, en levert extra exploitatiekosten op.
Op deze ‘ruggengraat’ in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar ‘oude’ bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.

Inspreker 269 Reactie 683

Daarnaast he toerisme in Uithoorn. Wat een giller. Zie je het al voor je? Toeristen in Amsterdam, kom laten we de tram pakken naar Uithoorn. Kunnen we een pokke-eind lopen of met een pendelbus naar de prachtige Amstel.... Daar is veel te beleven. Waanzin. Mensen met bootjes. Dat zijn de toeristen. En wij zitten echt niet te wachten op toeristen
Als ik die had willen zien had ik in Amstelveen of Amsterdam gaan wonen.
Trouwens. Denk toch eerder dat die leuke crimineeltjes de tram hierheen ook interessant gaan vinden. Hup, even een inbraak, overval of wat dan ook en ze zijn zo weer weg. Ook hiervoor zijn wij niet in Uithoorn gebleven. Als ik dat had gewild hadden we naar Amsterdam of Amstelveen gaan
wonen. Want sinds de tramlijn eindigt in Westwijk zijn er meer inbraken ed. Daarnaast weinig politie op straat. Lekker met die criminaliteit die jullie met de tram hierheen halen. Ik ga als vrouw zijnde in de avond niet alleen de straat op. Ja met mijn honden en een flink mes op zak ja. Want dat trainingspak tuig is niet te vertrouwen!

Antwoord

Het college van Uithoorn kiest voor de voorkeursvariant omdat een tram de gemeente het meest duurzame openbaar vervoer systeem geeft dat ook in de toekomst het meeste kans heeft behouden te blijven. Het

college verwacht inderdaad ook gunstige neveneffecten op het ondernemingsklimaat, waaronder een mogelijk positief effect op het toerisme, als gevolg van de komst van de tram. Dat is gebaseerd op ervaringen elders bij de komst van hoogwaardig vervoer. Dit is een een belangrijk neveneffect, maar het gaat primair om het openbaar vervoer.

De gemeente Amstelveen heeft geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit is gestegen in de directe omgeving van de Amstelveenlijn.
Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en ‘schoon&heel’. Voor het Programma van Eisen (PvE) voor de Concessie Amstelland-Meerlanden is een risicoanalyse sociale veiligheid in het openbaar vervoer uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het niveau van sociale veiligheid in het huidige openbaar vervoer in Amstelveen gelijk is aan Uithoorn. Uit deze risicoanalyse blijkt ook het aantal meldingen van incidenten gelinkt aan het OV weliswaar hoger is in Amstelveen, maar dat dit hogere aantal meldingen in verhouding staat tot het grotere aantal reizigers in Amstelveen ten opzichte van Uithoorn. Deze risicoanalyse is opgenomen als bijlage bij het genoemde PvE.
Daarnaast is er camerabewaking in de voertuigen en besteedt de vervoerder (verplicht) veel aandacht aan de sociale veiligheid.

Inspreker 269 Reactie 684
Daarnaast had ik over een paar jaar mijn dochter graag naar de Brede school zien gaan. Maar door de tramlijn zien we daar waarschijnlijk, zeer zeker vanaf. Anders moet zij tot haar 12e naar de opvang. Omdat ze door de zeer gevaarlijke situatie niet alleen naar school mag fietsen.

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Er zijn bij de kruispunten Randweg, Bieslook en Aan de Zoom op 12 dagdelen tellingen uitgevoerd, verspreid over meerdere seizoenen en verschillende dagen in de week. Op die manier is er een representatief beeld van het verkeer op deze kruispunten. De tellingen komen beschikbaar op de website van de Uithoornlijn.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma’s om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 269 Reactie 685
Daarbij de kosten van dit idiote plan. Zou zo'n 60 miljoen moeten kosten? Doe daar nog maar een paar bovenop. Schandalig dat voor iets nutteloos wel geld uitgetrokken wordt en mensen in een verzorgingstehuis niet de goede zorg krijgen.

Antwoord
In iedere fase van een project wordt een raming gemaakt en er vindt een second opinion plaats op de raming van de kosten. In de planstudie is een raming gemaakt van het tracé met drie haltes (eindpunt Dorpscentrum). In deze raming bedragen de aanlegkosten tussen de 55 en 60 miljoen euro. De Stadsregio Amsterdam neemt 95% voor haar rekening. De overige 5% wordt opgebracht door gemeente Uithoorn, gemeente Amstelveen en provincie Noord-Holland. Bij het voorkeursbesluit in het najaar zal duidelijk worden wat het voorstel voor de bijdrage van gemeente Uithoorn zal zijn. De afweging van de besteding van publiek geld is aan de politiek.

Inspreker 269 Reactie 686

Nou genoeg tegens van mijn kant. En dan nog niet te spreken over het geluidsoverlast als de wind onze kant op staat.
Fijnstof overlast.
Gezondheidsschade.
Het landschap dat om zeep geholpen wordt door de tramlijn.
En dalende huizenprijzen.

Antwoord

Project Uithoornlijn neemt het thema geluid uiterst serieus. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daarnaast is ruimte in het budget opgenomen om ook daar waar het niet wettelijk nodig is, toch geluid (en zicht) werende maatregelen in te passen. Deze worden in een later stadium nader uitgewerkt, in overleg
met de omgeving. Daarnaast wordt nabij wissels extra goed gekeken hoe geluid al in het ontwerp kan worden gereduceerd door technische maatregelen in het ontwerp op te nemen. Ondanks dat zal de tram aanwezig zijn, ook in geluid. Het geluid dat u van de tram zult horen, zal zeer beperkt zijn gezien de afstand van uw woning tot het tracé.
Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Deze daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk.
Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de tram zodanig in te passen dat er sprake blijft van een groene uitstraling. De Uithoornlijn veroorzaakt niet hetzelfde fijnstof als uit (diesel) verbrandingsmotoren omdat de tram elektrisch wordt aangedreven. Waarschijnlijk gaan meer mensen de tram gebruiken voor woon-werkverkeer i.p.v. de eigen auto. Daarbij worden de bussen op deze openbaar vervoerverbinding vervangen door een tram. Beide zaken zullen het fijnstof verminderen als de tram via de Oude Spoordijk gaat rijden.
Via de Zijdelweg veroorzaakt de tram per kruispunt meer file omdat de tram telkens prioriteit aanvraagt op de nu toch al drukke kruising. Deze extra wachttijd voor gemotoriseerd verkeer veroorzaakt ook uitstoot van fijnstof.
Er zal in Uithoorn geen verhoging van de fijnstofniveaus optreden als gevolg van de aanleg en exploitatie van de Uithoornlijn. Eerder een daling omdat meer reizigers voor hun woon-werkverkeer de auto laten staan en de tram pakken en een deel van de huidige bussen wordt vervangen door de tram. De elektrische motoren van trams stoten geen fijnstof uit in tegenstelling tot brandstofmotoren van auto's en bussen.
Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 270 Reactie 687

Hierbij wil ik aangeven dat ik pertinent TEGEN een Uithoornlijn ben!
Zelf woon ik op Aan de Zoom en mijn kinderen gaan naar basisschool De Kwikstaart, ook voetbalt mijn zoon bij Legmeervogels. Dit betekent dat mijn kinderen zo'n 20x per week de tramovergang zouden moeten gaan kruisen!! Ik ben van mening dat wij als volwassenen een veilige omgeving voor onze kinderen moeten creëren en dat gebeurt op deze manier absoluut niet!! Als ik de berichtgeving lees over de tramlijnen in Amstelveen, word ik er ook niet geruster op. Ik voorspel dat het realiseren van een tramlijn in zo'n kinderrijke buurt als deze levens gaat kosten!

Antwoord

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board)

toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een 'gewone' lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel van de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. Overigens worden de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen.
Er zijn bij de kruispunten Randweg, Bieslook en Aan de Zoom op 12 dagdelen tellingen uitgevoerd, verspreid over meerdere seizoenen en verschillende dagen in de week. Op die manier is er een representatief beeld van het verkeer op deze kruispunten. De tellingen komen beschikbaar op de website van de Uithoornlijn.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt.
Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 270 Reactie 688

Ten tweede zal het woongenot in deze buurt enorm dalen. Momenteel is het hier heerlijk rustig wonen, kinderen kunnen fijn en veilig spelen en wij wonen hier dan ook met veel plezier. Als er om de hoek een halte voor een tramlijn komt, zal het hiermee gedaan zijn. Er zal veel woon-werkverkeer deze kant opkomen, waardoor het drukker en minder veilig wordt op straat en waarvoor parkeerplaatsen voor auto's en fietsen nodig zijn. Meer asfalt in zo'n groene wijk als deze is niet wenselijk en draagt zeker niet bij aan het woongenot!

Antwoord

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.

Inspreker 270 Reactie 689

Ook denk ik aan de geluidsoverlast. De tram rijdt meerdere keren per uur, van 's morgens vroeg tot 's avonds laat. Als ik dat had gewild, was ik wel in een stad gaan wonen en niet in een dorp als Uithoorn! De tram komt op sommige stukken op nog geen 15 meter langs woonhuizen!! Dat kan toch niet?

Antwoord

Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs het tracé.

Inspreker 270 Reactie 690

Dan het verdwijnen van de buslijnen. Nu is Amstelveen busstation, Ziekenhuis Amstelland, VU ziekenhuis, Amsterdam Centrum en Amsterdam Centraal met de bus te bereiken. De tramlijn zal ons vervoeren naar Amsterdam Zuid WTC en vervolgens zullen we ALTIJD moeten overstappen om verder het centrum in te komen! Dat is toch van de zotte? Deze tramlijn wordt gepresenteerd als een verbetering van het huidige OV, maar dat is het voor mij ABSOLUUT niet! Ook voor ouderen en gehandicapten zullen de afstanden van een halte naar plaats van bestemming groter worden en dat kan toch niet wenselijk zijn?

Antwoord

Het huidige bussysteem functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk.
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Dit past binnen de nieuwe visie van hoogwaardige lijnen met knooppunten. Een dergelijke verbinding past bovendien niet binnen het Stadsregiobeleid om parallelliteit te voorkomen, en levert extra exploitatiekosten op.
Op deze ‘ruggengraat’ in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar ‘oude’ bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.

Inspreker 270 Reactie 691

De waardedaling van de woningen is ook een heikel punt. De woningen die aan het tracé zouden komen te liggen (Buitendijks, Wederik, Weegbree, laatste stuk Aan de Zoom, Zonnedauw, In het Midden, Langs de Baan) worden enorm belast met de bouw en komst van een Uithoornlijn en de daarmee gepaard gaande overlast van woon-werkverkeer.

Antwoord

Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan.
Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 270 Reactie 692

Tenslotte wil ik nog een punt maken over de financiën. Nog niet zo heel lang geleden is er een fietstunneltje gecreëerd onder de Zijdelweg. Dat moest opengebroken worden, want er moest een bus onderdoor kunnen

voor een busbaan. Inmiddels is alles gerealiseerd en vervolgens moet er weer een tramlijn doorheen wat weer een enorm bedrag zal gaan kosten!

Antwoord
De nieuwe busonderdoorgang onder de Zijdelweg kan eenvoudig en tegen zeer geringe kosten ook geschikt worden gemaakt voor een trampassage. Hier is onderzoek naar gedaan en deze aanpassingen zijn door de beheerder van trambanen ook akkoord bevonden. Deze ombouwkosten zijn opgenomen in de projectraming.

Inspreker 271 Reactie 693
SNELTRAM NIET NAAR UITHOORN !
Waarom niet? Slechts handig voor een klein deel van de inwoners van Uithoorn. Zie situatieschets in de Nieuwe Meerbode van 8 juni 2016, pag. 6.
Men heeft het steeds over eindhalte dorpscentrum. De tram rijdt om half Uithoorn heen en eindigt in het oude dorp, bepaald niet het centrum van Uithoorn, goed te zien op dit kaartje.
Voor alle drie de haltes moet het overgrote deel van de Uithoornse inwoners een zeer grote afstand afleggen, vooral voor ouderen en mensen met kleine kinderen bezwaarlijk, zeker bij slecht weer.
Want hoe kan men doodleuk zeggen dat de bussen zullen verdwijnen? Dus geen goede verbinding meer met winkelcentrum Amstelveen, Schouwburg aldaar, VU-Ziekenhuis, ziekenhuis Amstelland enz.
De Stadsregio heeft groot belang bij de tramlijn. Zie hun hoge bijdrage in de kosten, 95% !
Men vindt het de beste oplossing voor Uithoorn, onzin, de bussen zijn prima.
Onlangs alle haltes aangepast met een instap voor kinderwagens, rolstoelen enz. Heeft veel geld gekost voor – wat nu blijkt – korte tijd, zonde !
Waarom als Amsterdam centrum dichtslibt, niet lijn 170 laten rijden tot het Haarlemmermeerstation? Kan men gewoon naar stadshart Amstelveen, VU Ziekenhuis en voor dieper Amsterdam in overstappen op lijn 16 of 2. Wat moeten we toch op station Zuid?
En wat een arrogante opmerking: instandhouding directe busverbinding met Amstelveen en Amsterdam is niet nodig! Men denkt alleen aan eigenbelang, N-Z lijn en stadsverkeer.
Ergens lees ik over de afgewezen variant eindhalte ten noorden van de N201: “Bij die variant is er alsnog busvervoer naar de halte nodig”. Bij die andere haltes niet??? Dacht het wel !
In het Witte Weekblad van 16 juni 2016 staat dat de heer Polak het betreurt, dat de gegarandeerde busverbinding naar Amstelveen en Amsterdam niet in het pakket is opgenomen. De rechtstreekse verbinding was een wens van de gemeenteraad en de regioraad. De Stadsregio vindt het geen wenselijke optie naast de tram, legt de heer Polak uit.
Maar er bestaat een wettelijke regeling, dat er binnen 400 meter een busverbinding moet zijn. Hoe gaat men dit oplossen?Ik ben benieuwd, iedereen met een gezond verstand moet toegeven, dat voor de inwoners van Uithoorn de tram absoluut geen verbetering is !

Antwoord
Het tracé en de haltes zijn zo gekozen dat het grootste deel van de adressen binnen een algemeen geaccepteerde afstand van 800 meter van de haltes ligt.
Het huidge bussysteem functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk.
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het inderdaad dus niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram,

sommigen wel met een extra overstap. Dit past binnen de nieuwe visie van hoogwaardige lijnen met knooppunten. Een dergelijke verbinding past bovendien niet binnen het Stadsregiobeleid om parallelliteit te voorkomen, en levert extra exploitatiekosten op.
Op deze 'ruggengraat' in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar 'oude' bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.

Inspreker 272 Reactie 694

Ik ben tegen een Uithoornlijn die over de oude spoordijk via Aan de Zoom - busstation - oude dorp rijdt omdat deze variant veel negatieve effecten heeft ten opzichte van de huidige situatie. Voor de algemene beschrijving van mijn bezwaren verwijs ik naar de reactie mijn overbuurman 12X, die onze bezwaren uitstekend heeft verwoord en waar ik het helemaal mee eens ben.
Echter: Als de Uithoornlijn er komt, en ik vrees dat dat gaat gebeuren, dan ben ik een van de meest gedupeerde bewoners. Immers een station naast mijn voortuin, huis en achtertuin. Waardevermindering van mijn koophuis. Weg privacy en rust. Bovendien nog een bespottelijk aantal fietsenstallingen naast huis en tuinen, plus een overweg schuin voor de voortuin.
Het zou echter mogelijk zijn om de overlast enigszins te beperken. Omdat ik de situatie ter plaatse na 30 jaar wonen uitstekend ken, heb ik een schets gemaakt die ik als bijlage toevoeg. Ik hoop dat daar serieus naar wordt gekeken en dat mijn inspanningen enig resultaat zullen hebben.Mijn beschrijving hieronder correspondeert met de nummers in de ingetekende plattegrond.

1. De fietsenstalling zou grotendeels verplaatst moeten worden naar de westkant van de spoorlijn. Daar is een zeer brede waterpartij, groot genoeg voor vele fietsenstallingen en ver genoeg van de woningen in de Legmeer West.
2. Het fietsparkeren aan de oostkant zou dan een enkele rij haaks op het perron kunnen zijn.
3. Daardoor zou de waterpartij en de groenstrook aan de oostkant gehandhaafd kunnen worden.
4. De straat Zonnedauw (nummer 72 t/m 116) zou alleen toegankelijk moeten zijn voor aanwonenden om parkeeroverlast te voorkomen. Dit aangeven d.m.v. een bord.4. De doorgang van deze straat ter hoogte van Zonnedauw 92 en 116 (het eind van het straatje)zou afgesloten moeten worden om overlast in de achtertuinen te voorkomen. Dus trapje verwijderen en groen aanplanten.
5. Aanbrengen van een geluidsscherm tussen het perron aan de oostzijde (inclusief rij fietsen) en de woningen aan de Zonnedauw. Dus plaatsen aan de perronzijde van het water.
6. Spoorwegovergang van "Aan de Zoom" zonder geluidsbeveiliging.
7. Bovenstaande maatregelen zouden, indien de Uithoornlijn er daadwerkelijk komt, enigszins de overlast beperken.

Omdat de eventuele aanleg van de Uithoornlijn zeker zal leiden tot ernstige waardevermindering van mijn huis, wil ik in aanmerking komen voor een realistische vergoeding en ik verzoek u dan ook mij te berichten hoe, waar en wanneer ik een beroep kan doen op planschade. Mijn woon- en leefklimaat zal zodanig worden aangetast, dat er zeker sprake zal zijn van planschade.



Antwoord
Bedankt voor uw reactie. Wij zorgen ervoor dat deze ideeen naar het ontwerpbureau gaan dat het in de volgende projectfase gaat uitwerken. Wij begrijpen uw zorgen. In uw nabije omgeving verandert met de komst van de tram immers veel. In de volgende projectfase besteden we hier wederom aandacht aan, samen met de direct omwonenden.
Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 273 Reactie 695
Ik ben gèèn voorstander van de Uithoornlijn.
Ik ben geboren in Uithoorn en zie steeds meer veranderingen die mijn geliefd Uithoorn er niet mooier op maken. Waar eens prachtige parkjes waren, komen steeds meer woningen. Het oude dorp is veranderd in een zeer moderne boulevard met prachtige stukken weliswaar maar ook gedeelten die er triest en verlaten uit zien. En dan het plan om er ook nog eens een gebouw te plaatsen wat overal bovenuit torent, vreselijk. Het gesteggel over de kerk in de schans houdt ook maar niet op. De ene na de andere winkel sluit en dat terwijl er nog steeds plannen liggen om op het terrein naast Coöp nog meer winkels te realiseren
(hiervoor was immers de afbraak van de woningen aan die kant nodig), en zo zijn er nog meer niet bepaald positieve veranderingen aangebracht. Dit alles maakt dat Uithoorn zo langzamerhand verandert in een onpersoonlijke plek waar het niet meer zo goed toeven is als voorheen. De plannen voor een sneltram helemaal tot in het oude dorp maakt dat Uithoorn nog meer de uitstraling krijgt van een stad in plaats van een dorp. Ook ben ik bang dat het meer criminaliteit met zich meebrengt omdat mensen ongezien in en uit kunnen stappen.

Antwoord
Er wordt goed gekeken naar een goede ruimtelijke inpassing.
Wat betreft uw zorg over de toename van criminaliteit: Er zijn geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit stijgt bij een verbetering van het openbaar vervoer.

Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en 'schoon&heel'. Voor het Programma van Eisen (PvE) voor de Concessie Amstelland-Meerlanden is een risicoanalyse sociale veiligheid in het openbaar vervoer uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het niveau van sociale veiligheid in het huidige openbaar vervoer in Amstelveen gelijk is aan Uithoorn. Uit deze risicoanalyse blijkt ook het aantal meldingen van incidenten gelinkt aan het OV weliswaar hoger is in Amstelveen, maar dat dit hogere aantal meldingen in verhouding staat tot het grotere aantal reizigers in Amstelveen ten opzichte van Uithoorn. Deze risicoanalyse is opgenomen als bijlage bij het genoemde PvE.
Daarnaast is er camerabewaking in de voertuigen en besteedt de vervoerder (verplicht) veel aandacht aan de sociale veiligheid.

Inspreker 273 Reactie 696
Het voorstel om de eindhalte te situeren bij het tankstation aan de Zijdelweg vind ik een meer acceptabel plan dus zeker niet tot het oude dorp.

Antwoord
Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé nu een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201.
Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling "Meer OV voor minder geld" wordt hiermee niet gehaald.
Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 274 Reactie 697
Als die tramlijn er komt dan begrijp ik dat de andere buslijnen naar Amsterdam veel minder gaan rijden of zelfs verdwijnen. Wat doet dat voor de bewoners in die wijken die nu nog gewoon op de bus naar de stad kunnen stappen? Alle bewoners van de Europarei gaan er straks op achteruit! Hele wijken (Zijdelwaard, Meerwijk) zullen hun directe verbinding met de stad verliezen. Geen goede ontwikkeling, meneer Polak!

Antwoord
Het huidige bussysteem functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk.
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Dit past binnen de nieuwe visie van hoogwaardige lijnen met knooppunten. Een dergelijke verbinding past bovendien niet binnen het Stadsregiobeleid om parallelliteit te voorkomen, en levert extra exploitatiekosten op.
Op deze 'ruggengraat' in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar 'oude' bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraa, en Amsterdam Zuidoost.

Inspreker 275 Reactie 698

Hierbij wil ik kenbaar maken dat ik tegen de voorgestelde Uithoornlijn ben. Er moet zeker een directe verbinding naar Amstelveen en Leidseplein blijven. Een tram is veel gevoeliger voor storingen dan een bus, die zo van de weg gehaald kan worden en vervangen door een andere of opvolgende bus. Die storingen hebben we vorige week nog meegemaakt in Amsterdam/

Antwoord

De regelmatige verstoringen op de huidige lijn 51 is één van de redenen waarom deze lijn wordt omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding. In de komende jaren wordt de Amstelveenlijn omgebouwd én er zullen straks andere trams over rijden. Daarmee wordt de kans op een verstoring fors verlaagd. Wat betreft de Uithoornlijn: Bij verstoringen is het mogelijk via overloopwissels een deel van de dienstuitvoering in stand te houden. Bij geplande werkzaamheden of langdurige verstoringen worden, net als nu, bussen ingezet.

Inspreker 276 Reactie 699

Waar ik helemaal geen antwoorden op kan vinden is:
Hoe kom ik in Amstelveen zonder de bus 170? Hoe kom ik bij de tram?Hoeveel meer reistijd is er om naar Amsterdam te komen?Hoeveel keer moet er overgestapt worden. Inmiddels ben ik 76 jaar oud. Ik woon sinds een jaar in Uithoorn en was helemaal blij met het openbaar vervoer.
Weliswaar is er maar één lijn, de 170, waar ik mee Uithoorn uit kan komen. Maar Amstelveen, Amsterdam Zuid en Amsterdam Centraal is binnen handbereik. Waarom moet dit allemaal veranderen? Waarom moet er een tram komen? Alle tot nu toe gedane onderzoeken wijzen geen tijdwinst aan…. 3x keer overstappen geeft nooit tijdwinst!!

Antwoord

Het huidige bussysteem functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk.
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Dit past binnen de nieuwe visie van hoogwaardige lijnen met knooppunten. Een dergelijke verbinding past bovendien niet binnen het Stadsregiobeleid om parallelliteit te voorkomen, en levert extra exploitatiekosten op.
Op deze 'ruggengraat' in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar 'oude' bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.

Inspreker 277 Reactie 700

Redenen om geen tram door onze achtertuin te willen lijken me nogal voor de hand liggen. Dat zal niemand willen!
Wat ik wel wil weten is: het heet consultatie… wat wordt er geconsulteerd??
Waarom wordt er totaal niet geluisterd naar de bewoners van de gebieden die aan de komende trambaan komen te wonen. De zogenaamde inspraak-avonden gingen alleen maar over de invulling van….
Nergens was er een mogelijkheid mee te praten over "of" de tram er wel moet komen.
Inmiddels is het duidelijk dat het een prestige project is.
Ook de ingestuurde alternatieven zijn van tafel geveegd. Erg jammer en duidelijk niet democratisch

Antwoord

Van 2 tot en met 29 juni was de consultatieronde van de Uithoornlijn. Alle reacties die in deze periode zijn ingestuurd - zoals de uwe- zijn opgenomen in de deze reactienota. Op basis van deze reactienota wordt het definitieve voorstel geformuleerd dat wordt voorgelegd aan de gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen, aan Gedeputeerde Staten van Provincie Noord-Holland en de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam. Zij besluiten in het najaar over het al dan niet voortzetten van de plannen voor de Uithoornlijn, of zoals u het verwoord 'of de tram er wel moet komen'.

Inspreker 277 Reactie 701

Mede door het vervallen van de buslijnen gaan we er met het openbaar vervoer zeker niet op vooruit. Heel veel bewoners zullen veel verder moeten lopen, fietsen en hopen dat er een klein busje ofzo langskomt, om bij de tram te kunnen komen…. Hoe kan het dan toch dat simpel wordt beweerd dat we er zo op vooruit gaan? Kortom, ik voel me in de kou staan…

Antwoord

Het huidige bussysteem functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk.
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook

de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Dit past binnen de nieuwe visie van hoogwaardige lijnen met knooppunten. Een dergelijke verbinding past bovendien niet binnen het Stadsregiobeleid om parallelliteit te voorkomen, en levert extra exploitatiekosten op.
Op deze 'ruggengraat' in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar 'oude' bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u een voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.

Inspreker 278 Reactie 702

Door middel van deze reactie wil ik laten weten dat ik een groot voorstander ben van de aanleg van de Uithoornlijn. Het is nodig om snel en betrouwbaar openbaar vervoer naar Amsterdam te hebben, omdat daar veel werkgelegenheid is, er hoger onderwijs is en het de plek is voor culturele ontspanning.
Aangezien er veel zal veranderen met de komst van de noord-zuid-lijn en een groeiend aantal bewoners in Amsterdam en omgeving, vind ik het heel verstandig om te kijken naar ontwikkelingen in het openbaar vervoer.
Ik denk dat een tram naar Uithoorn busstation een goede optie is voor het openbaar vervoer, waarmee een stabiele verbinding naar Amsterdam gemaakt kan worden. Het lijkt mij niet nodig om de tram door te trekken naar het dorpscentrum, omdat het busstation al een centrale plek in Uithoorn is en de voordelen (een extra halte en betere bereikbaarheid oude dorp) niet opwegen tegen de nadelen (voor meer mensen overlast en extra kosten).
Ten tweede zou ik adviseren om minder haltes in Amstelveen te houden, zodat de tram sneller in Amsterdam is. Nu zijn veel haltes dicht bij elkaar, waardoor de tram geen snelheid kan maken en er tijd verloren gaat met in- en uitstappen.
Tenslotte vind ik het belangrijk dat de er ook een goede nachtverbinding is met Amsterdam. Op dit moment zijn mensen op de nachtbus aangewezen, omdat de metro tot middernacht rijdt. In de nieuwe situatie zou de tram langer door kunnen rijden en/of zou er 's nachts nog wel een bus moeten gaan rijden.

Antwoord

De doortrekking naar het dorpscentrum is - zoals elk eindtraject- minder druk bezet en daardoor minder efficiënt dan het begin van de route. Toch is er voor dit eindpunt gekozen, dit vanwege de positieve effecten op het centrum en omgeving. De gekozen oplossing blijft nog steeds verantwoord in termen van kosten en baten.
De Amstelveenlijn zal de komende jaren worden omgebouwd tot hoogwaardige tram. Daarbij wordt een aantal haltes samengevoegd en komen er ongelijkvloerse kruisingen. Daardoor rijdt de tram een stuk sneller. Het nachtbusnetwerk staat los van van de Uithoornlijn en blijft ook bij de komst van de Uithoornlijn bestaan.

Inspreker 278 Reactie 703

Ten derde vind ik het belangrijk dat er genoeg parkeerplekken bij de haltes in Uithoorn zijn (voor fiets en auto) en dat deze beveiligd zijn. Er worden nu nog regelmatig fietsen gestolen op het busstation en dat kan mensen weerhouden om daar op het openbaar vervoer te stappen. Daarnaast moet er ook een goede verbinding blijven door de Meerwijk en het Zijdelwaard. Ik woon in de Meerwijk en zou het jammer vinden als vrienden mij niet meer kunnen bereiken of ik zelf niet meer met het ov naar huis kan komen.

Antwoord
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen
Er zal een bus door Zijdelwaard en Meerwijk rijden die deze wijken met de tram verbindt.

Inspreker 278 Reactie 704
Er zijn een aantal dingen die ik nog graag kwijt wil over de tramlijn. Ten eerste begrijp ik heel goed dat het niet fijn is voor omwonenden, die nu rustig wonen en opeens een tram voor de deur krijgen. Ik vind het belangrijk dat er goede, extra maatregelen komen om de overlast voor hen zo veel mogelijk te beperken.

Antwoord
Inderdaad ligt een aantal woningen dicht aan het tracé. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen het tracé.

Inspreker 278 Reactie 705
Ik vind het prettig dat om de mening van bewoners wordt gevraagd. Ik wens u veel wijsheid toe in de besluitvorming over de tramlijn.

Antwoord
Wij danken u dat u de moeite heeft genomen om te reageren.

Inspreker 279 Reactie 706
Na het zien van het 3d model ben ik alleen nog maar enthousiaster geworden over het plan. Ik reis al jaren tussen Uithoorn en Amsterdam/Amstelveen en blijf mij ergeren aan de buslijnen die tussen Amstelveen poortwachter en Uithoorn gaan. Door deze lijn door te trekken zal ik een veel betere reis hebben met minder overstaptijd.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 280 Reactie 707
Via deze consultatieronde maak ik kenbaar dat ik tegen de aanleg van de zgn Uithoornlijn ben. Als die tramlijn er komt dan begrijp ik dat de andere buslijnen naar Amsterdam veel minder gaan rijden of zelfs verdwijnen. Wat doet dat voor de bewoners in die wijken die nu nog gewoon op de bus naar de stad kunnen stappen? Alle bewoners van de Europarei gaan er straks op achteruit! Hele wijken (Zijdelwaard, Meerwijk) zullen hun directe verbinding met de stad verliezen.

Antwoord
Voor hoogwaardig openbaar vervoer is een maximale afstand van 800 meter algemeen aanvaard. Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast wordt ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 280 Reactie 708
De aanleg van de tramlijn in Uithoorn roept ook veel protest bij de bewoners die straks aan dat tracé wonen. En terecht! Zij zijn de direct benadeelden, mede daarom al steun ik die Uithoornaars. GEEN UITHOORNLIJN!!

Antwoord
Inderdaad ligt een aantal woningen dicht aan het tracé. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs het tracé.

Inspreker 281 Reactie 709
Ik ben meer dan TEGEN de komst van de Uithoornlijn. Ik vind het werkelijk onbegrijpelijk dat er zo'n prachtig stuk Uithoorn moet verdwijnen voor een tramlijn waarbij iedereen zich af moet vragen hoe rendabel dit hele absurde plan is. En daarbij onze aansluiting op Amsterdam is met de huidige busverbindingen al meer dan goed. Dat deze bussen sowieso moeten verdwijnen, of de Uithoornlijn er nu wel of niet komt, is natuurlijk nonsens. Amsterdam wil dieselbussen weren uit de stad, terwijl er in andere projecten al voldoende wordt gekeken naar de inzet van duurzame bussen (zie website Stadsregio nieuwsbericht van oa 15/04/2016).

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld. In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum. Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn.
De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 281 Reactie 710

Ik ben zelf bewoonster van het prachtige Buitendijks, direct gelegen aan het geplande tracé op de oude spoordijk. Mijn grootste zorg is de veiligheid!! Als moeder van 2 kinderen maak ik me enorm veel zorgen over de geplande gelijkvloerse trambaan direct aan het einde van de straat. Mijn kinderen doen (uiteraard) alles op de fiets, naar school (zowel brede school als middelbare school in Uithoorn), vrienden, sport, uitstapjes richting winkelcentra etc. Hou bij dit nu uw eigen kinderen eens in uw gedachte (er vanuit gaande dat u zelf kinderen heeft)!! Kinderen hebben nu eenmaal een andere kijk op het verkeer en de daarbij behorende risico's en gevaren. Het is slecht een kwestie van tijd voordat het mis gaat op dit enorm drukke verkeerspunt (alhoewel jullie tellingen hierover een heel ander beeld geven). In Amstelveen en Amsterdam zijn helaas al meerdere (dodelijke) ongelukken hiervan een voorbeeld.

Antwoord

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een 'gewone' lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel van de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. Overigens worden de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 281 Reactie 711

Halte Aan de Zoom, echt ondenkbaar!!
Heeft u ooit zelf wel eens gekeken naar de plek waar jullie deze halte gepland hebben? Een prachtige sloot, vooral in het voorjaar en zomer omringt door zeer veel groen. En dan heb ik het nog niet eens over de prachtige winters waarin ik zelf, maar ook mijn eigen kinderen hun eerste schaatslessen op deze sloot hebben gehad (het mag duidelijk zijn ik ben opgegroeid in deze mooiste wijk van Uithoorn). Maar buiten het feit dat deze halte aan het eind van onze straat komt te liggen, met alle overlast van dien, grenst het ook nog eens op slecht een paar meter afstand van de huizen aan de Zonnedauw. Daarnaast geeft u aan voldoende mogelijkheden voor parkeergelegenheid bij de halte Aan de Zoom te hebben, maar hoe dan??? We hebben het over een toenemend aantal auto's, brommers en fietsen. U verwacht 4000 reizigers per dag met deze nieuwe tram, waar gaan deze reizigers parkeren? Gaan ze de wijken in op zoek naar parkeerplaatsen? Daar hebben we die veiligheid weer!! En de zo geweldige pendelbus? In de piekuren iedere 3 minuten een tram, waardoor eventueel geplande slagbomen ruim een minuut dicht zullen zijn, hoe gaan wij de wijk verlaten? Laat ik alvast gezegd hebben dat onze wijk (alleen) ontsluiten op de faunalaan voor alle bewoners van Buitendijks géén optie is, gezien bijna alles in Uithoorn zich bevindt aan de andere zijde van het tracé.

Antwoord

In de planuitwerkingsfase wordt bekeken of het wateroppervlak van de sloot gecompenseerd kan worden aan het einde van de dijk.
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.

Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen
Het is niet de bedoeling dat deze via Aan de Zoom naar de tramhalte rijdt. Overstappen op de tram kan op het busstation. Uw reactie over de wijkontsluiting via Aan de Zoom wordt meegenomen in de volgende fase.

Inspreker 281 Reactie 712
En dan moet alles erop vooruit gaan qua
OV? Ik kan straks niet eens meer rechtstreeks naar Stadshart Amstelveen gaan (daar waar ik nu zo'n 6 á 8 bussen per uur kan nemen). Ik heb een puberdochter, die nu net zelfstandig met vriendinnen op pad mag. Opstappen in de wijk op bus 142 en 15 minuten later uitstappen in het Stadshart. Straks met de tram, overstappen, verkeerde tram nemen, laat maar mama brengt haar wel met de auto. Dag zelfstandigheid!!
En dan heb ik het nog niet eens over mijn ouders, beide woonachtig in Uithoorn en beide de 70 inmiddels gepasseerd. Vinden het heerlijk om er nog op uit te gaan, maar afhankelijk van het OV. Voorbeeld; mijn moeder gaat graag naar het Concertgebouw in Amsterdam en woont heel dichtbij de huidige 142 (2 min loopafstand). Is nu binnen 25 minuten (incl. lopen) op het Museumplein. Straks 25 minuten richting Zuid WTC en nog zo'n 15 á 20 minuten naar Museumplein?

Antwoord
De Uithoornlijn vervangt inderdaad de directe buslijnen naar Amstelveen en Amsterdam, maar de tram biedt voor de meeste reizen een even snel of sneller alternatief. Waar bussen nu nog de grootste reizigersstroom voor hun rekening nemen, verschuift dat straks naarde tram. De tram is dan de ruggengraat van het OV in Uithoorn en zorgt voor een directe, snelle betrouwbare verbinding met Amsterdam Zuid, één van de grootste OV-knooppunten van de metropoolregio Amsterdam. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.Op deze 'ruggengraat' in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar 'oude' bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.
Het is nu niet mogelijk om in 25 minuten van Uithoorn naar het Museumplein te rijden, bus 142 doet er volgens de dienstregeling 42 minuten over. Met een overstap op Zuid wordt dat iets korter.

Inspreker 281 Reactie 713
Bij het kopen van ons huis in 2012 is er met geen woord gerept over de komst van een mogelijke sneltram. Wel werd er gesproken over de mogelijke komst van een toekomstige busbaan. Energiezuinige bussen, zijn de toekomst, waarom wordt er geen busbaan gebouwd, zoals ons beloofd is? Scheelt in aanleg in kosten en in onderhoud.

Hadden wij, met de kennis van nu, deze woning gekocht? Wat denkt u zelf? Maar mocht u interesse hebben in een prachtige woning in een straks onveilige wijk aan het door u zo geliefde tramlijn- tracé? Neemt u dan vooral contact met mij op!
Kortom een slecht plan!!! We kunnen alleen maar hopen dat de gemeenteraad van Uithoorn wakker wordt en het enige juiste besluit neemt; het plan afkeuren.
En het ergste vind ik eigenlijk nog, dat ik (en met mij zo vele) het gevoel hebben dat het besluit allang genomen is. Waar staan wij met onze bezwaren, gevoelens, onrust en bezorgdheid?

Antwoord
Al geruime tijd voor de aankoop van uw huis was er inderdaad sprake van een mogelijke hoogwaardige en hoogfrequente bus met een trace over de Spoordijk. In het bestemmingsplan voor Buitendijks is daar rekening mee gehouden. En in het stedenbouwkundig ontwerp van 2010 is benoemd dat het op dat moment in gebruik was als wandelgebied, maar gereserveerd voor een busbaan. In 2012 heeft de Stadsregio een quickscan uitgevoerd naar de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn. Dit onderwerp is juli 2012 in een Raadsvergadering van de gemeenteraad van Uithoorn besproken. Naar aanleiding hiervan heeft de Nieuwe Meerbode op 1 augustus 2012 een artikel over de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn op de voorpagina geplaatst. De gemeente heeft de uitvoering van een quickscan juni 2012 doorgegeven aan de ontwikkelaar, vanuit het idee dat deze de directe contacten met geïnteresseerden onderhield. De ontwikkelaar heeft ons onlangs desgevraagd verteld dat in de verkoopgesprekken het onderzoek naar een eventuele tram door hen is benoemd.
In de diverse studies is inmiddels gebleken dat een tram in vele opzichten gunstiger is dan een bus. De gemeente is na het besluit tot een planstudie begin 2015 direct begonnen met een intensief participatie en communicatietraject. Bij een keuze voor het moment en de wijze van communiceren weegt de gemeente af wat de zekerheid is van plannen en in hoeverre ze afwijken van bestaande plannen. In dit geval kon een hoogwaardige bus al worden verwacht. De hoogwaardige tram wijkt voor wat betreft frequentie en geluidsbelasting niet of nauwelijks af van een HOV-bus.
Het spijt ons te horen dat u in de veronderstelling bent dat het besluit al genomen is en uw mening niet telt. Dat is niet het geval, en wettelijk ook onmogelijk. De Raden en de Gedeputeerde Staten van de Provincie moeten hun goedkeuring nog geven. Mocht het tot een positief besluit leiden dan komen wij opnieuw bij u terug om in de uitwerking met praktische maatregelen zo veel mogelijk tegemoet te komen aan uw bezwaren en zorgen.

Inspreker 282 Reactie 714
Na het volgen van de voorlichtingsavond in de Thamerkerk, zou ik graag mijn reactie en daarbij horende voorstel willen uiten.
Zoals aangegeven in de tekening staat er een parkeerplaats gepland, naast de trambaan, in het oude dorp. In mijn optiek staat deze te dicht op de huizen, dit zal zorgen voor extra verkeers-/geluidsoverlast in de Stationsstraat. Overlast bestaande uit lichtoverlast van de koplampen die naar binnen zullen schijnen in de woonkamers en slaapkamers van de bewoners aan de stationsstraat. Ook zal er extra geluidsoverlast worden veroorzaakt door de auto's. Uit ervaring die ik en mijn vrouw hebben opgedaan in de vele jaren dat we hier wonen willen wij ook aangeven dat de geplande uitrit volgens de tekening een grote hindernis zal zijn. Een hindernis die het woongenot ernstig zal verstoren. De uitrit zal zorgen voor een directe straal van licht in de woonkamers van de bewoners en zal tevens levensgevaarlijk zijn door het slechte overzicht op de weg vanwege de bomenrij. Wat zal er gebeuren met de eigen parkeerplaats die wij hebben voor onze woning? Gelukkig zijn dit situaties die voorkomen kunnen worden.
Mijn voorstel voor de uitrit is om deze te verplaatsen naar het begin van de straat, de hoek waar de stationsstraat de Bernhardlaan kruist. Tevens zou het ook een oplossing zijn om de bestaande parkeersituatie te behouden.

Antwoord
Uw suggesties worden meegenomen naar de eventuele volgende projectfase. Licht van gemotoriseerd verkeer kan bijvoorbeeld worden afgevangen door zichtschermen. Uw idee om de inrit van het parkeerterrein te verplaatsen naar de Bernhardlaan is minder eenvoudig te realiseren omdat daar een groot hoogteverschil aanwezig is. De situatie van de reeds getekende in- en uitrit wordt tevens meegenomen in de volgende projectfase. De openbare verlichting kan worden uitgerust met LED-verlichting die kan worden gedimd op tijden dat de tram niet rijdt. Het parkeerterrein en de haltes moeten sociaal veilig zijn.

Inspreker 282 Reactie 715

De trambaan zoals nu gepland zal ook zorgen voor extra geluidsoverlast plus extra overlast van de terreinverlichting, hoe zal dit opgelost worden? Hoe wordt er tijdens de bouw en bij het in gebruik nemen van de Stationsstraat de trillingen gemonitord? En wat wordt er gedaan tegen de overlast van (zwaar) bouw verkeer? Dit zijn flinke zorgen die wij als bewoners aan de Stationsstraat momenteel ervaren.

Antwoord

In de regels voor een bestek is vastgelegd dat de aannemer de verplichting heeft om tijdens de bouwwerkzaamheden trillingen te monitoren. Dat geldt dus ook voor een eventuele bouw van de Uithoornlijn. In een volgende fase wordt nader gekeken naar bouwfasering en het beperken van hinder tijdens de bouw.

Inspreker 282 Reactie 716

Mijn voorstel voor de trambaan is om de bus te laten rijden over de weg via het industrieterrein en de tunnel van de N201 richting Mijdrecht, en de geplande bus + tramhalte toe te wijzen aan alleen de tram. Voordeel hiervan is dat de bus niet meer hoeft te wachten op een geopende brug over de Amstel, de brug kan dan ook worden opengesteld voor fietsers en voetgangers waardoor er minder kans is op ongelukken. De bouw van de trambaan zal goedkoper zijn – geen extra perron, geen extra wissel, minder geluidsoverlast en een winning aan extra ruimte op het terrein. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om extra ruimte te laten tussen de parkeerplaats en de woningen aan de Stationsstraat. Dit zal oplossingen bieden tegen het geluids-/verkeer-/lichtoverlast omdat beide dan verder van elkaar staan.
Graag zouden wij jullie reactie op onze kritiek en bijhorende voorstellen zo spoedig mogelijk willen ontvangen.

Antwoord

Dank voor het meedenken. De busroutes worden in overleg met de vervoerder voorgesteld en vastgesteld. De vervoerder zal zeker kijken naar snelheid en betrouwbaarheid. Een paar constructieve kanttekeningen: de ombouw van de bestaande busbaan tot trambaan vraagt een aanzienlijke investering. Het is maar de vraag of deze significant lager is dan de ombouw tot bus-/trambaan. De wissels zijn sowieso nodig om de tram van spoor te laten wisselen. De perrons moeten per definitie worden aangepast, het maakt niet uit of die op de bestaande plaats komen of op een nieuwe plaats. Op dit moment houden we dan ook vast aan de voorkeursvariant met een gecombineerde tram- busbaan.

Inspreker 283 Reactie 717

Wij (geboren en getogen in Uithoorn) zijn twee jaar geleden binnen Uithoorn verhuisd naar de wijk Buitendijks. Wij wilden zo graag in Uithoorn blijven wonen om een gezin te gaan stichten in dit rustige kleine dorpje. De wijk Buitendijks sprak ons meteen aan omdat het een rustig gelegen wijk zou zijn met alleen bestemmingsverkeer. Ideaal dachten wij voor ons en ons toekomstige gezinnetje. Ons eerste koophuis, ons trots, waar al ons spaargeld in zit, maar dat was het dubbel en dwars waard omdat dit zo een mooi plekje zou zijn, waar onze kinderen veilig en rustig kunnen opgroeien.
Een jaar geleden spatte onze droom uiteen doordat er sprake zou zijn van de komst van een eventuele tramlijn en dat op nog geen 5 meter afstand van ons huis!!!! Wij zijn kwaad, voelen ons bedrogen en zien onze toekomst hier in deze wijk niet meer zitten.
Er zijn willens en wetens de stukjes grond aan de bewoners van Buitendijks verkocht. Huizen die onverkoopbaar zullen worden. Wij allen zijn uitgegaan van een mogelijk bus tracé. Een tracé waarbij zowel door de gemeente als de makelaar werd aangegeven dat deze er waarschijnlijk niet zou komen. Wij zelf hebben persoonlijk nog bij de makelaar aangegeven of er zeker een bus zou komen want als het een tram zou worden dan hadden wij geen interesse in het huis.
Inmiddels is ons tweede kindje nu op komst die wij ook zo graag een leuk en veilige jeugd hadden gegund. Maar met het idee dat er straks elke 15 minuten een tram op nog geen 5 meter afstand langs onze deuren raast , zien wij dat niet meer gebeuren. Een gelijkvloerse oversteekplaats precies aan het einde van onze wijk, maakt het onmogelijk dat onze kinderen straks zelfstandig naar hun school kunnen fietsen.

In de wijk wonen inmiddels meer dan 30 kinderen, waarbij zeker ¾ aan het tracé zal komen te wonen. Dan zijn wij maar 1 klein wijkje, maar er zijn er nog meer. Al deze kinderen zullen last van de tram hebben. Slaapkamers die grenzen bijna aan de tramlijn.
Voor ons persoonlijk betekend dit dat al ons spaargeld welke wij nu in dit huis heb gestoken als sneeuw voor de zon zal verdwijnen. Dit huis zal onverkoopbaar\ worden omdat de geluidshinder hier dermate hoog zal zijn (in 5 minuten tijd heb\ je een bus, een tram en een vliegtuig dus als je mazzel hebt heb je 0,5-1 minuut rust per 5 minuten). Wij zullen achter blijven met een enorme restschuld. Met dank aan het HOV van Uithoorn, de geweldige tram.

Met grote verbazing hebben wij diverse conclusies en redenaties gelezen en jullie presentatie bezocht. De hoeveelheid mensen die daar een positief (reclame) praatje wilden houden was gewoon walgelijk om te zien. Het was een en al reclame en verkoop met geen enkel zicht meer op de realiteit!
Hetgeen ons het meeste verbaast is dat jullie de kosten van een tram door Uithoorn belangrijker vinden dan het woongenot van de bewoners in ons dorp. Is jullie prestige project dan echt belangrijker dan onze kinderen?

Antwoord
Al geruime tijd voor de aankoop van uw huis was er inderdaad sprake van een mogelijke hoogwaardige en hoogfrequente bus met een trace over de Spoordijk. In het bestemmingsplan voor Buitendijks is daar rekening mee gehouden, in verband met de geluidsbelasting. En in het stedenbouwkundig ontwerp van 2010 is benoemd dat het op dat moment in gebruik was als wandelgebied, maar gereserveerd voor een busbaan. Er was ten tijde van de ontwikkeling van Buitendijks geen reden om aan te nemen dat er geen HOV zou komen. In 2012 heeft de Stadsregio een quickscan uitgevoerd naar de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn. Dit onderwerp is juli 2012 in een Raadsvergadering van de gemeenteraad van Uithoorn besproken. Naar aanleiding hiervan heeft de Nieuwe Meerbode op 1 augustus 2012 een artikel over de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn op de voorpagina geplaatst. De gemeente heeft de uitvoering van een quickscan juni 2012 doorgegeven aan de ontwikkelaar, vanuit het idee dat deze de directe contacten met geïnteresseerden onderhield. De ontwikkelaar heeft ons onlangs desgevraagd verteld dat in de verkoopgesprekken het onderzoek naar een eventuele tram door hen is benoemd.
De gemeente is na het besluit tot een planstudie begin 2015 direct begonnen met een intensief participatie en communicatietraject. Bij een keuze voor het moment en de wijze van communiceren weegt de gemeente af wat de zekerheid is van plannen en in hoeverre ze afwijken van bestaande plannen. In dit geval kon een hoogwaardige bus al worden verwacht. De hoogwaardige tram wijkt voor wat betreft frequentie en geluidsbelasting niet of nauwelijks af van een HOV bus.
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 283 Reactie 718
Daarbij krijgen wij toekomstig niet alleen last van een tram in onze voortuin, maar ook nog eens een dubbele oversteek aan de achterzijde!!! Het voetbalveldje voor de kinderen verdwijnt dus ook. Dit terwijl de huidige oversteek gewoon behouden kan blijven!!

Antwoord
Om reden van veiligheid en doorstroming kunnen de huidige bushalte en de oversteek bij het Kootpark niet gehandhaafd blijven. Daarom heeft de projectorganisatie gezocht naar een alternatieve locatie voor deze verbinding tussen de wijken Kootpark en de Legmeer.

Tijdens de participatieavonden is hiervoor een ontwerp besproken. Dat ontwerp bleek toen ook een aantal nadelen voor de direct aanwonenden te kennen omdat vanuit het oogpunt voor zicht op de kruising (veiligheid) het geluidreducerend (zicht)scherm onderbroken moet worden ter hoogte van de oversteek. Daarom zijn -als gevolg van dit inzicht- in het ontwerp twee mogelijkheden opgenomen, waarover nog geen keuze is gemaakt: een nieuwe oversteek meer naar het westen bij Wederik of geen oversteek.
Een nieuwe oversteek heeft voordelen voor het fietsnetwerk en de levendigheid in het gebied. Nadelen zijn: overlast voor omwonenden, omdat vanuit het oogpunt voor zicht op de kruising (veiligheid) het geluid reducerend zichtscherm onderbroken moet worden ter hoogte van de oversteek.
Beide buurten zijn op geringe afstand ook goed ontsloten via de route Faunalaan-Aan de Zoom of via de Zijdelweg. Bij het weglaten van deze oversteek zijn de andere fietsroutes niet heel veel langer.

Inspreker 283 Reactie 719

Ook belangrijke punten in Amstelveen/Amsterdam zullen niet meer makkelijk bereikbaar staan. Diverse overstappen en vele extra meters lopen. Is dit nou echt wat jullie willen bereiken voor de ook al steeds ouder wordende populatie van Uithoorn??!! Deze mensen zijn afhankelijk van goed en bereikbaar OV. Het laatste hebben jullie niet meer in het vizier. Er is wel goed OV (althans dat menen jullie) maar bereikbaar OV wordt het niet meer met deze nieuwe plannen.
In jullie rapport/presentatie zien wij ook een reactie op de door ons aangedragen variant om de tram tot de N201 te laten lopen. Hierop wordt aangegeven dat dit geen optie is omdat dan ook het busstation daarheen moet. Dit klopt voor ons gevoel van geen kant. De N201 is grondgebied van Amstelveen. Nog steeds kan het busstation in Uithoorn blijven. Jullie kunnen makkelijk wat kleinere (elektrische) bussen inzetten. Zie voorbeelden in Utrecht waarbij Dieselbussen meer en meer geweerd worden in het centrum en men gebruik maakt van elektrische. Deze bussen (die jullie in jullie eigen variant toch al in moeten zetten) zullen een iets grotere afstand moeten afleggen of je moet er 2 meer in zetten om heel Uithoorn te voorzien. Echter hiermee pak je wel alle problemen aan die de bewoners van Uithoorn hebben met de komst van deze tram en het bespaart een x aantal miljoen.
Bij het doorzetten van de tram zien wij het volgende gebeuren; Het dorpse karakter verdwijnt, de rust verdwijnt, het woongenot verdwijnt, de bereikbaarheid van Uithoorn verdwijnt, noem maar op. Zie hier het dorpse karakter blijft! Laat ons niet lachen!!!!
Daarbij is een tram absoluut niet flexibel en levert ook zeker geen goede vervoerskwaliteit. Er vallen zoveel bussen weg en daarvoor komt 1 tram in de plaats. Hiermee creëer je een eiland. Valt de tram uit dan heb je een heel groot probleem (zie Amsterdam IJburg met lijn 26). En dat een tram uitvalt gebeurd geregeld. Er hoeft maar met 1 tram iets te zijn en niks daarna kan meer rijden. Gaat een bus stuk dan kan er meteen een volgende ingezet worden.
Amsterdam kan dit ook onmogelijk waar maken met alleen maar een tram in de stad in de toekomst. Utrecht is een stad waar jullie een voorbeeld aan kunnen nemen. Elektrische bussen, zo goed als geen geluid, geen uitstoot! Dat is pas denken aan het milieu en de mens!
En beweren dat mensen uit Amsterdam naar Uithoorn zullen komen met de fiets om hier langs te Amstel te fietsen? Waarom zou je dat doen?! Vanuit Amsterdam kan je al langs de Amstel fietsen. Daarvoor hoef ik dan toch niet in een tram te stappen? Mensen gaan echt niet eerst naar de ZuidAs fietsen om daarna met de tram 45 minuten een rit te maken om te kunnen fietsen. Dit argument in de Meerbode is echt te ver gezocht!!!

Antwoord

De Uithoornlijn vervangt inderdaad een aantal buslijnen, maar de tram biedt voor de meeste reizen een even snel of sneller alternatief. Waar bussen nu nog de grootste reizigersstroom voor hun rekening nemen, verschuift dat straks naarde tram. De tram is dan de ruggengraat van het OV in Uithoorn en zorgt voor een directe, snelle betrouwbare verbinding met Amsterdam Zuid, één van de grootste OV-knooppunten van de metropoolregio Amsterdam. Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Op Uithoornlijn takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar 'oude' bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.
Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé nu een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201.
Een gevolg daarvanis dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling "Meer OV voor minder geld" wordt hiermee niet gehaald.
Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 283 **Reactie 720**

Ik denk dat de veiligheid iets is wat jullie onder de radar willen houden. Er is wel degelijk aangetoond dat een tramlijn en eindpunt zorgt voor meer criminaliteit.
Daarbij zijn er diverse overgangen waar vele ouders en kinderen gebruik van maken. Op geen enkele wijze zien wij deze issues in jullie rapportage naar voren komen! Het aantal inbraken in huizen/ auto's gevaarlijke kruisingen, overgangen over fietspaden, noem maar op. Het moet niet zo zijn dat wij achteraf eens moeten gaan nadenken hoe het met veiligheid zit. Gaan jullie bijvoorbeeld een budget vrij maken voor huizen om en nabij de tramhaltes. Krijgen deze mensen een bijdrage/ dan wel volledige vergoeding van het plaatsen van een alarmsysteem. Worden er camera's op diverse locaties nabij de tramlijn opgehangen? Gaan wij de oversteken extra beveiligen en hoe gaat dit dan uitpakken voor de diverse wijken die door deze oversteken wellicht geïsoleerd zullen worden…..???

Antwoord

Er zijn geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit stijgt met het verbeteren van het OV.
Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en 'schoon&heel'. Voor het Programma van Eisen (PvE) voor de Concessie Amstelland-Meerlanden is een risicoanalyse sociale veiligheid in het openbaar vervoer uitgevoerd.
Hieruit blijkt dat het niveau van sociale veiligheid in het huidige openbaar vervoer in Amstelveen gelijk is aan Uithoorn. Uit deze risicoanalyse blijkt ook het aantal meldingen van incidenten gelinkt aan het OV weliswaar hoger is in Amstelveen, maar dat dit hogere aantal meldingen in verhouding staat tot het grotere aantal reizigers in Amstelveen ten opzichte van Uithoorn. Deze risicoanalyse is opgenomen als bijlage bij het genoemde PvE.
Daarnaast is er camerabewaking in de voertuigen en besteedt de vervoerder (verplicht) veel aandacht aan de sociale veiligheid.

Inspreker 284 **Reactie 721**

Via deze weg maak ik bezwaar tegen het voornemen va de uithoornlijn. De reden hiervan is, dat ik er geen verbetering in zie voor een groot deel van uithoorn, aangezien wij veel gebruik maken van de stadslijnen,

waaronder lijn 170 langs ons rijdt en deze op den duur worden ingekort wordt het een omslachtig vervoersroute voor ons/mij.

Antwoord
Het huidige bussysteem functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk.
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap.
Op deze ‘ruggengraat’ in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar ‘oude’ bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.

Inspreker 284 Reactie 722
Ook vind ik de ootie dat de lijn dwars door uithoornse wijken wordt gepland een inbreuk op het groenen rusthart van uithoorn.

Antwoord
Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Deze daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de tram zodanig in te passen dat er sprake blijft van een groene uitstraling.

Inspreker 285 Reactie 723
Hierbij de reactie van gemeente Nieuwkoop op de vernieuwde ontwikkelingen Amstelveenlijn.
De gemeente ondersteunt de vernieuwde ontwikkelingen van de Amstelveenlijn naar Uithoorn.
De gemeente is gebaat bij een een goed, betrouwbaar en comfortabel openbaar vervoer.
Bus 147 is voor de gemeente Nieuwkoop van groot belang vanwege de reizigers die via Gemeente Uithoorn verder willen reizen naar bijv. Amstelveen en Amsterdam. We zien daarin de meerwaarde, nut en noodzaak van een optimaal openbaar vervoer. Met name voor de jongeren wordt het verder reizen aantrekkelijk. Met

deze vorm van openbaar gaan we ervan uit dat openbaar vervoer voordelen biedt voor alle reizigers om snel, makkelijk en comfortabel verder te reizen.
We wensen u succes met de voortgang van de plannen.

Antwoord
Met de overstap van lijn 147 op de tram ontstaat een goede verbinding tussen Amstelveen/Amsterdam enerzijds en Nieuwkoop/Alphen aan den Rijn anderzijds.

Inspreker 286 Reactie 724
Ik ben absoluut tegen de aanleg van de Uithoornlijn.
Geluidshinder: De eventuele tram rijdt pal naast mijn huis met een halte op ca 30 meter. De vliegtuigen die opstijgen van de Aalsmeer baan komen loodrecht over mijn huis. Het extra lawaai van een tingelende en remmende tram en de bellen van de oversteekplaats zullen naar verwachting te sterk psychisch op mij inwerken zodat ik naar verwachting medische problemen krijg.

Antwoord
Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs het tracé.Wij begrijpen uw zorgen over het belgeluid bij de tramoversteken.
Op dit moment kunnen wij nog niet zeggen welke maatregelen bij de oversteken worden getroffen of welke waarschuwingsalarmen daarbij worden toegepast. In de planuitwerkingsfase wordt dit verder uitgewerkt. Uw zorg zal hierbij zeker worden meegewogen, zodat zo weinig mogelijk overlast optreedt. Het inregelen van veiligheidsmaatregelen ziet de projectorganisatie Uithoornlijn als bijbehorend en verplicht maatwerk!
Een bel kan ingesteld worden in volume en lengte van bellen per tijdsmoment op de dag alseen bel noodzakelijk mocht blijken.

Inspreker 286 Reactie 725
Veiligheid: Mijn kleinkinderen moeten 4 keer per dag vanuit de Legmeer naar de brede school en vaak naar de daarnaast gelegen sportvelden zoals circa 1000 andere kinderen en volwassenen die deze oversteek per dag maken. Mijns inziens is het onmogelijk om afdoende veiligheidsmaatregelen te realiseren om er voor te zorgen dat er nooit een ongeluk zal gebeuren. Dit verontrust mij zeer en veroorzaakt stress.

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 286 Reactie 726
Milieu: Het GVB Amsterdam heeft 300.000 km met waterstof aangedreven bussen gereden, zonder noemenswaardige problemen. Een eenmaal aangelegde tramverbinding zal nooit meer op waterstof kunnen rijden. Vanwege de zeer geslaagde proef mag verwacht worden dat over 8 à 10 jaar deze bussen kunnen

worden geproduceerd en in bedrijf genomen kunnen worden tegen een redelijk tarief. We hebben dan 0 % schadelijke uitstoot.
Men zegt dat elektrisch rijden schoon is, maar dat is absoluut niet waar want de benodigde stroom moet hoe dan ook ergens opgewekt worden en dat doen we in Nederland nog steeds met zéér vervuilende kolencentrales. Dus het wachten op waterstofbussen is uiteindelijk hoe dan ook beter.

Antwoord
De soort brandstof is alleen een oplossing op het milieuvraagstuk. De keuze voor de tram als voorkeursvariant is echter voornamelijk ingegeven door de wens de openbaar vervoer verbinding tussen Uithoorn en Amstelveen/Amsterdam ook op lange termijn op een hoogwaardig niveau te kunnen blijven aanbieden.

Inspreker 286 Reactie 727
Omgeving: Waarom gaan we ons mooie landelijke dorp verstedelijken met een lawaaiige, gevaarlijke en vervuilende tram, waardoor ook nog eens een groot gebied aan mooie natuur nl. de oude spoordijk wordt opgeofferd. Veel mensen en kinderen genieten van het gebied op en rond de spoordijk door er te wandelen (met of zonder hond), vogels te kijken, bramen te plukken, hutten te bouwen etc.
De bewoners en Gemeenteraad van Uithoorn hebben jaren gestreden om de N201 uit het dorpshart te krijgen en nu dat recentelijk gelukt is gaan we een trambaan dwars door het dorp aanleggen.. Belachelijk toch! Woongenot: al deze argumenten in aanmerking nemend, ben ik van mening dat ons mooie Uithoorn er op een heleboel vlakken op achteruit gaat en dat het woongenot van een heel groot deel van de inwoners aanzienlijk kleiner wordt.

Antwoord
Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan inderdaad in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de inpassing zodanig vorm te geven, dat er sprake blijft van een groene uitstraling.

Inspreker 286 Reactie 728
Financieel: Een investering van € 60 miljoen voor de aanleg, die waarschijnlijk wel zl oplopen tot 80 a 100 miljoen vanwege diverse nog niet ingevulde veiligheidsmaatregelen en bewonerswensen, plus de jaarlijkse onderhoudskosten van misschien wel 2,5 miljoen lijkt mij geen rendabele investering waaraan de gemeente Uithoorn zijn deel moet bijdragen.

Antwoord
De kosten voor het OV bestaan voor een deel uit de kosten voor infrastructuur, maar een grotere kostenpost zijn de jaarlijkse exploitatiekosten. Die zijn voor een tram lager dan voor het bestaande buslijnennet. Daardoor verdient de tram zich als het ware vanzelf terug. Juist omdat de doelstelling is 'meer OV voor minder geld' is de tram een oplossing die een goed en betrouwbaar openbaar vervoer kan garanderen.

Inspreker 286 Reactie 729
Vervoersgemak: Wij hebben nu een geweldig buslijnennet waarmee men zowel in het centrum van Amsterdam als bij de VU, het busstation Amstelveen, het Hermann Wesselink College en het WC Amstelveen kan komen. U betoogt dat de looptijd naar de haltes misschien wel langer wordt, maar dat men korter in de tram zit dan nu in de bus, dus dat men er in totaliteit op vooruitgaat. Denkt u nu werkelijk dat ouderen, zieken die naar de VU moeten, scholieren die naar school gaan blij zijn dat ze korter in het vervoermiddel zitten, nadat ze al of niet natgeregend hun bestemming hebben bereikt???

Antwoord
Het huidige bussysteem functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander

systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk.
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Juist voor mensen die elke dag met het OV naar hun werk of naar school moeten, is betrouwbaarheid en snelheid belangrijk.
Op deze ‘ruggengraat’ in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar ‘oude’ bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.

Inspreker 287 Reactie 730
ik heb bezwaar tegen de uithoornlijn op deze manier hoe hij nu gepresenteerd

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie. Aangezien u niet aangeeft tegen welke aspecten van de Uithoornlijn u bezwaar heeft, kan in de beantwoording hier niet op worden ingegaan.

Inspreker 288 Reactie 731
In juli ben ik verhuisd naar de Meerwijk. Aangezien de buslijn 170 vlakbij ons huis stopt is dit huis ideaal gelegen ten opzichte van het openbaar vervoer. Ondanks dat ik dus niet naast of in de buurt van het spoortracé woon ben ik wel tegenstander van de tramlijn. Elke werkdag ga ik met de bus naar mijn werk in de buurt van Amsterdam Centraal. Dit is een rechtstreekse verbinding waarvoor ik slechts vier minuten hoef te lopen. Indien de tramlijn er komt zal ik allereerst een bus naar een tramhalte moeten pakken om over te stappen op de nieuwe tram en vervolgens zou ik nog een keer moeten overstappen om naar Amsterdam Centraal te komen. Daarnaast vind ik de tram een veel minder comfortabele manier van reizen. Bovendien kent de metro/tram veel langere vertragingen als de bus. Indien een tram pech heeft staat het hele tramverkeer zo een uur stil (hier heb ik helaas ook ervaring mee van mijn tijd die ik in Amstelveen heb gewoond). Indien een bus uitvalt is er in de spits binnen 10 minuten een volgende bus. Indien er dan toch een tram moet komen zou ik opteren voor een eindhalte bij de N201. Indien iemand niet in de buurt woont van de drie te plaatsen tramhaltes in Uithoorn moet men toch al overstappen om met de tram te kunnen reizen en ik neem aan dat de mensen die wel op loopafstand van een tramhalte wonen deze liever niet zien komen in verband met de overlast. Ik denk dat slechts 3 haltes voor alle inwoners van Uithoorn waarbij er geen eens een rechtstreekse aansluiting met Amsterdam Centraal meer is, een zeer slechte zaak is voor de meeste inwoners van Uithoorn.

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus -ongeacht het besluit over de aanleg van de Uithoornlijn- minder bussen door naar Amsterdam centrum en geen bussen met vanuit Uithoorn naar Amsterdam Centraal Station.Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Dit past binnen de nieuwe visie van hoogwaardige lijnen met knooppunten. Een dergelijke verbinding past bovendien niet binnen het Stadsregiobeleid om parallelliteit te voorkomen, en levert extra exploitatiekosten op.
Op deze 'ruggengraat' in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.
Door de ombouw van de Amstelveenlijn zal het traject veel minder storingsgevoelig zijn dan de huidige sneltram. Bij verstoringen is het mogelijk via overloopwissels een deel van de dienstregeling in stand te houden. Bij geplande werkzaamheden of langdurige verstoringen worden, net als nu, bussen ingezet.

Inspreker 289 Reactie 732
Wij zijn tegen de nieuwe tramlijn.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie. Aangezien u niet aangeeft tegen welke aspecten van de Uithoornlijn u bezwaar heeft, kan in de beantwoording hier niet op worden ingegaan.

Inspreker 290 Reactie 733
Door middel van deze mail willen wij graag onze bezwaren uiten tegen de aanleg van de Uithoornlijn. Onze bezwaren zijn de volgende (in onbepaalde volgorde):
Geluidsoverlast: We zijn gerustgesteld in de informatiebijeenkomsten over de geluidseffecten die de tram zal hebben. De gemiddelde geluidswaarden zullen niet boven het maximaal toegestane uitkomen. En mocht dat wel gebeuren, dan waren er nog mogelijkheden om hetgeen maximaal is toegestaan op te rekken. Nu zijn er wel wat gebreken aan die gemiddelde waarden. Onze oren en hersenen registreren geen gemiddelden, ze registreren pieken. Die geluidspieken van een tram zijn veel hoger dan een gemiddelde waarde. De gemiddelde waarden kwamen niet boven de 60 dB(A) uit. De piekbelastingen echter, dus het geluidsniveau op de gevels van onze woningen het moment dat de tram daadwerkelijk voorbij komt, bedraagt rond de 80 dB(A)!! Dat is een enorm verschil in geluidsbelasting, wetende dat een verschil van 3 dB(A) al een verdubbeling van het geluid inhoudt. deze pieken komen wel boven de maximaal toegestane waarden uit.

Bovendien zullen deze pieken erg vaak voorkomen bij de voorgestane frequentie van 10 trams per uur die in beide richtingen over het traject gaan rijden. 20 trams per uur heen en terug dus, wat inhoudt dat er elke 3 minuten een tram 80 dB(A) piekbelasting veroorzaakt op onze gevels. Gelukkig voor de Vervoersregio en de Gemeente hoeft blijkbaar geen rekening gehouden te worden met piekbelastingen, maar wij zijn wel degenen die ermee moeten leven. Ons is ook verteld dat er ook geen rekening gehouden hoeft te worden met stapeling van geluiden. De geluidsbelasting van Schiphol is in de praktijk ook boven alle grenzen, maar omdat ook daar met gemiddelde waarden gerekend wordt lijkt het in theorie allemaal mee te vallen. We weten echter allemaal dat de vliegtuigen die we boven ons hoofd hebben veel meer geluid produceren dan waarmee is gerekend. Tevens wordt er geen rekening gehouden met de extra geluidsbelasting die een bocht in de trambaan met zich mee brengt. De bovenleidingen kraken en vonken en de wielen van de tram piepen en knarsen dat het een lieve lust is als ze in de bocht tegen de rails aan worden geduwd om de juiste kant uit te gaan. En laten wij nou net midden in de bocht van de trambaan wonen en kunnen ‘meegenieten’ van die extra geluidsbelasting. Het zijn allemaal mooie theoretische berekeningen maar in de praktijk wordt ons woongenot zwaar aangetast. Een voordeel van de vliegtuigen is nog dat deze ’s nachts niet mogen vliegen. Onze relatief stille nachtrust zal in de toekomst wel danig verstoord gaan worden door de Uithoornlijn. In de huidige dienstregeling van de tram, rijdt deze van 06.00 uur tot 01.30 uur vanaf het Centraal Station in Amsterdam. Van daaruit moeten ze de hele tramlijn nog afrijden naar de eindhalte. De totale tijd dat de tram rijdt zal dan ongeveer van 05.30 uur tot 02.30 uur elke 3 minuten langs onze huizen rijden. De totale tijd dat het ’s nachts stil zal zijn is bij elkaar opgeteld wel 3 uur lang. Hier komt nog bij dat onderhoud aan de trambaan ’s nachts plaatsvindt. De zogenaamde nachtrust die we dan nog zouden hebben is daarmee compleet weg.
Er is geen plek in Nederland te vinden waar een trambaan zo dicht langs nieuwbouw aangelegd wordt als bij onze woningen. Natuurlijk zijn er plekken te vinden in Centrum Amsterdam waar de tram ook heel dicht langs woningen gaat. Hier betreft het echter geen nieuwbouw. Bovendien wonen we hier in een dorp en niet in Centrum Amsterdam. Het past volledig niet bij een dorps karakter om een nieuwe trambaan zo dicht langs huizen te plannen. Als we een trambaan door onze achtertuin hadden gewild dan waren we wel in de grote stad gaan wonen. Hier hebben we echter bewust niet voor gekozen maar worden toch opgezadeld met stadse overlast.

Antwoord
Langs het voorkeurstracé is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd. Per woning is uitgerekend hoeveel geluid er gemiddeld op de gevel komt als een tram over dit tracé gaat rijden. Op basis van dit onderzoek is duidelijk waar wettelijk vereiste maatregelen in de vorm van geluidsschermen moeten worden genomen om onder de voorkeursgrenswaarde te blijven. Dit is het geval op een aantal locaties waar sprake is van een combinatie bus en tram op de huidige busbaan. Deze geluidsschermen zijn opgenomen in het inpassingsontwerp en maken onderdeel uit van de huidige kostenraming. Daarnaast is in kaart gebracht welke extra maatregelen, zoals (geluidwerende) zichtschermen, mogelijk zijn voor het tracé van de oude spoordijk (tussen Randweg en huidige busbaan). Hierbij spelen bijvoorbeeld ook veiligheid, inpassing, zicht en privacy. Op basis van de gesprekken met omwonenden en de consultatieronde wordt in de reactienota op p. 12 een voorstel gedaan voor de bovenwettelijke maatregelen op dit deel van het voorkeurstracé.
Zoals is aangegeven in figuur 8 op blz. 22/31 van het geluidsrapport is de piekbelasting van een tram met 30 km/h op een ballastbaan 67 dB op 7,5 meter afstand. In de bocht rijdt de tram 30 km/h en bij de halte is deze snelheid lager, omdat alle trams hier stoppen. Bij een grotere afstand en met de plaatsing van (geluidwerende) zichtschermen is de piekbelasting lager. De nieuwe trams krijgen een smeerinstallatie aan boord om piepen in de bocht te voorkomen. Daarmee geeft een tram in een bocht niet meer geluid dan op een recht stuk spoor.
De laatste tram zal rond 1.00 uur rijden, de eerste tram rond 5.30 uur. Daarmee is de periode zonder trams wat langer dan de gesuggereerde 3 uur, maar nog wel kort. Dat maakt het des te belangrijker dat goed naar het geluid en mogelijke maatregelen is en wordt gekeken. Overigens zal de frequentie 's avonds veel lager zijn dan 10 trams per uur per richting. Uitgangspunt in de geluidsberekeningen is na 10 uur 's avonds 4 trams per uur per richting, ofwel elke 7,5 minuut een voorbijkomende tram.

Inspreker 290 Reactie 734
Veiligheid
Vanwege de situering van de Brede school De Legmeer en sportpark De Randhoorn, is er een grote stroom mensen die heen en weer rijdt en fietst over de beoogde overgangen van het beoogde traject van de

Uithoornlijn. Er gaan veel (kleine) kinderen zelfstandig op de fiets naar school en naar de verschillende sportverenigingen in sportpark De Randhoorn. Onze kinderen in de leeftijden tussen de 5 en 10 jaar, maken ook dagelijks meerdere malen gebruik van de beoogde overgang. Aangezien er besloten is dat gelijkvloerse kruisingen veilig genoeg zijn, zal met name deze groep kwetsbare gebruikers dus allemaal de trambaan moeten passeren. Welke weg ze ook gaan nemen naar school of sport, ze zullen altijd de trambaan moeten passeren. Nu er elke 3 minuten een tram zal gaan langs denderen over de overwegen, zijn er veel momenten op een dag waarop de meest kwetsbare groep een gevaarmoment meemaakt. Het is dan ook wachten op de eerste serieuze ongelukken waarbij kinderen en de tram betrokken zullen zijn. Om een inschatting te kunnen maken van de hoeveelheid beoogde gebruikers van de overgangen in de Legmeer zijn er tellingen gehouden. Deze tellingen zijn echter zwaar onderschat. De tellingen zijn in de winter gehouden en bij slechtweer dagen. Op de momenten dat de tellingen plaatsvonden hebben er dus minder mensen gebruik gemaakt van de beoogde overgangen dan er in de lente- en zomermaanden zouden hebben gebruikt. We hebben eigenhandige tellingen gemaakt, welke nagekeken door u gecontroleerd kunnen worden, die veel hoger uitkomen dan de tellingen die in het kader van het onderzoek zijn uitgevoerd. Nu het aantal gebruikers hoger is dan het getal waarmee de berekeningen zijn gemaakt, is ook het risico op ongelukken bij de overgangen in de Legmeer veel groter.

Antwoord

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
Er zijn bij de kruispunten Randweg, Bieslook en Aan de Zoom op 12 dagdelen tellingen uitgevoerd, verspreid over meerdere seizoenen en verschillende dagen in de week. Op die manier is er een representatief beeld van het verkeer op deze kruispunten.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 290 Reactie 735

Parkeren

Volgens de Vervoersregio zijn er in de nabije omgeving van de geplande halte Aan de Zoom 400 vrije parkeerplaatsen zijn waar gebruikers van de tram zouden kunnen parkeren. Dit is echter een fictief getal wat in de praktijk totaal niet waar zal blijken te zijn. Het gebruik van een dynamische parkeerbalans bij de behoefte aan en beschikbaarheid van parkeerplaatsen is net als het berekenen van het gemiddelde geluidsniveau; een heel mooi theoretisch verhaal dat in de praktijk niet zal blijken te werken. Met een dynamische parkeerbalans kan elke gewenste uitkomst worden beargumenteerd. Dubbel gebruik door verschillende functies is dan ook een mooi idee. In de praktijk zullen de spitstijden echter voor grote parkeerproblemen gaan zorgen. Op het moment dat forenzen 's morgens willen parkeren om de tram te halen, zullen de meeste autogebruikers nog thuis zijn en de beoogde parkeerplaatsen bezet houden. Op het moment dat de bewoners 's avonds thuis komen zullen de parkeerplaatsen nog bezet zijn door de forenzen die nog niet met de tram zijn aangekomen. Overdag zal er ongetwijfeld parkeerruimte zijn in de nabije omgeving, maar niet op de tijden dat de meeste parkeerplaatsen nodig zijn namelijk de spitstijden. Zoals gezegd zal dit voor grote parkeeroverlast gaan zorgen.
Overigens is het de vraag hoe de Vervoersregio aan het getal van 400 vrije parkeerplaatsen is gekomen en de gemeente dit geslikt heeft. 's Avonds vanaf ongeveer 16.30 uur, 's nachts en 's morgens tot een uur of 10 is er nu al sprake van parkeeroverlast. Er wordt in onze buurt overal en nergens buiten de vakken geparkeerd om nog de auto kwijt te kunnen. Het aantal auto's overstijgt duidelijk het aantal parkeerplaatsen. In de tijden dat een forens zijn auto kwijt zal willen om met de tram naar het werk te gaan is er in onze buurt duidelijk geen enkele parkeerplaats beschikbaar.

De sloten bij de beoogde halte Aan de Zoom zullen gedempt worden om fietsen stallingen te maken. Veel van de aanwonenden zijn hiervan niet op de hoogte gebracht. Dit zal de overlast van de halte voor de aanwonenden zeer dichtbij brengen. In plaats van een brede sloot met een groenstrook achter hun huis, krijgen deze mensen ineens een fietsenstalling met alle overlast van dien aan de andere kant van hun schutting.

Antwoord
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.Uitgangspunten fietsparkeren: Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsenIn de volgende fase zal met de omwonenden gekeken worden naar de precieze inpassing van deze fietsparkeerplaatsen, o.a. bij Aan de Zoom.

Inspreker 290 Reactie 736
Langere reistijd en minder bereikbare reisdoelen. Er wordt als positief punt voor de Uithoornlijn aangegeven met mooie filmpjes dat de reistijd met de Uithoornlijn korter zal zijn. Deze berekening van reistijd klopt echter niet. Aangezien de reis naar de dichtstbijzijnde halte van de tram verder zal zijn dan nu het geval is, is de reistijd al langer dan met de huidige bus verbinding. Daar komt nog bij dat er tramhaltes zullen vervallen in Amstelveen waardoor veel bestemmingen niet bereikbaar zullen zijn met het openbaar vervoer, langer lopen zullen zijn, of er moet weer op een ander vervoersmiddel worden overgestapt. Het feit dat de tram naar station Zuid WTC zal rijden in plaats van Centraal Station Amsterdam betekend ook een extra overstap en dus tijdverlies voor bestemmingen in het centrum van Amsterdam. Al met al zal de reistijd van Uithoorn naar Centraal Station veel meer tijd in beslag gaan nemen en dus niet de beoogde tijdswinst opleveren. Dit geldt ook voor het gebied rond het Amstelstation en de Wibautstraat. En bij het opzeggen van de 146 is er ook geen directe verbinding meer naar Amsterdam Zuid-Oost. Zo is ook het Stadshart van Amstelveen straks niet meer rechtstreeks bereikbaar. Er kan met de huidige busverbindingen nu voor de deur van het VUMC ziekenhuis en het Amstelland ziekenhuis worden uitgestapt. Met de tram zal de afstand van de tramhalte tot de ingang van het ziekenhuis op de maximale afstand van 800 meter komen te liggen. Binnen de marges zult u wellicht zeggen, maar ondenkbaar en onbereikbaar voor veel ouderen, zieken en mensen die slecht ter been zijn. Voor deze mensen is een dergelijke afstand niet te overbruggen. Aangezien dit de grootste groep gebruikers van het ziekenhuis zijn, is dat onacceptabel. En wat wilt u hieraan gaan doen? Ook hier een pendeldienst inzetten? Of zullen de ouderen, zieken en slecht ter been zijnden maar moeten hopen dat een taxidienst vergoed wordt in de WMO of dat er mensen in hun omgeving zo vriendelijk zijn om ze elke keer te brengen en halen naar het ziekenhuis. Juist bestemmingen als ziekenhuizen en scholen moeten goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Dat juist deze bestemmingen door de Uithoornlijn niet meer makkelijk bereikbaar zijn is ondenkbaar. Openbaar vervoer in Amstelveen is in de wintermaanden al te vol. Bij halte Brink is soms al geen zitplaats te bemachtigen. Ik heb jaren in Amstelveen gewoond (Waardhuizen, Middenhoven en Westwijk) en in die tijd is de tram komt alleen maar voller komen te zitten. (op 28-6-16 om 08:47 was dit ook weer het geval. Bij halte Uilenstede zat de tram zo vol, dat mensen niet eens meer konden instappen, en maar moesten wachten op de volgende tram. Hierbij dan als toevoeging, lijn 5 reed ook nog z'n normale dienst. Ik kan hiervoor ook foto bewijs aan leveren). Als lijn 5 ook nog gaat verdwijnen zoals is aangegeven in de plannen, zouden deze mensen dus ook allemaal in de Uithoornlijn moeten plaats nemen. Om deze mensen allemaal te kunnen vervoeren, zal de frequentie nog meer omhoog met trams per uur. Wellicht dat er dan gekozen zal worden voor een korter tracé op bepaalde tijdstippen, bijvoorbeeld buiten de spitstijden. Op dat moment komt er dus een extra overstap voor de forenzen die naar Uithoorn moeten. Dat zal de reistijd alleen maar weer langer maken.

KostenEr is een bezuinigingsopgave van 20% voor de vervoersregio. Die moet blijkbaar bereikt worden door een extra uitgave van in ieder geval 60 miljoen euro voor de aanleg van een nieuwe trambaan. Dit staat in groot contrast met elkaar. De kosten voor de klant gaan ook omhoog. De ov chipkaart werkt met een kilometer toeslag. Indien de klant niet dicht bij een van de haltes woont, is er een aanvullend vervoer nodig. Dit extra vervoer naar een halte van de tram toe neemt niet alleen een langere reistijd in beslag zoals hiervoor aangegeven, maar kost tevens extra omdat het in kilometers een omweg betreft waar wel voor betaald moet worden. Nu kunnen mensen die bijvoorbeeld in de Romaflat wonen voor de deur opstappen. Als de Uithoornlijn wordt gerealiseerd, moeten ze een buurtbus nemen naar een tramhalte en vandaar overstappen op de tram, waar ze weer voor moeten betalen. Berekeningen geven aan dat mensen die niet direct op een tramhalte kunnen opstappen, 20% meer gaan betalen voor het openbaar vervoer. Dat is voor veel mensen niet te betalen. Vooral in de buurt van de Romaflat wonen veel mensen die met weinig rond moeten komen. Een toename van 20% op een kaartje voor het openbaar vervoer zal voor velen van hen moeilijk te dragen zijn. Dat noem ik geen hoogwaardig openbaar vervoer. Verarming openbaar vervoerDe aanleg van de Uithoornlijn wordt gezien als hoogwaardig openbaar vervoer. Alsof dit de enige mogelijkheid is om hoogwaardig openbaar vervoer te realiseren. Hoogwaardig openbaar vervoer is niet per definitie een trambaan. Het kan echter net zo goed busvervoer betekenen. Hier is met de tunnelvisie van de verschillende besturen echter niet meer naar gekeken.
Blijkbaar geeft de Uithoornlijn meer status aan de bestuurders dan goede busverbindingen.
Met de bus ben je flexibeler dan met de tram. Uiteraard rijdt de tram over een rails heen en is dus per definitie niet flexibel als er iets mee gebeurt. Zeker als er straks geen bussen meer rijden als de tram er komt. Komt er op het traject een tram stil te staan, om wat voor reden dan ook, dan rijdt er dus helemaal niks meer tussen Uithoorn en Amstelveen en zijn mensen alleen nog maar aangewezen op het eigen vervoer. Ons is tijdens de informatiebijeenkomsten voorgehouden dat een dergelijke situatie niet zal voorkomen, maar we weten allemaal dat dat een utopie is. Natuurlijk zullen er voorvallen zijn waardoor er geen tram kan rijden en natuurlijk is Uithoorn dan volledig afgesloten van de rest van de wereld voor wat betreft openbaar vervoer omdat trams elkaar niet kunnen inhalen en niet even een andere route kunnen nemen, zoals een bus kan. Aangezien met de aanleg van de Uithoornlijn alle busverbindingen zullen komen te vervallen, is er niks om op terug te vallen. Het is dan geen verrijking van het openbaar vervoersbestand maar een verarming ervan. Er is steeds aangegeven dat het college van Uithoorn als voorwaarde heeft gesteld dat buslijn 170 zou moeten blijven als de Uithoornlijn er komt. De laatste berichten weerspreken dit echter en geven aan dat deze toch zal komen te vervallen. We kunnen er dus vanuit gaan dat als de tram er straks rijdt dat er, behalve de buurtbusjes die de mensen naar de tramhalte moet brengen, er geen andere mogelijkheid zal zijn om richting Amstelveen en Amsterdam te komen. Van een hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk kan dan niet meer gesproken worden. Het is dan een zeer kwetsbare verbinding geworden.
Op dit moment is Uithoorn met de nachtbussen erg goed bereikbaar vanaf Amsterdam Centraal / Leidseplein. Deze rijden doordeweeks en in het weekend met grote regelmaat. Op het moment dat er word gekozen voor alleen een tram, en er een heel groot aantal haltes word
opgeheven, is de vraag hoe Uithoorn er op dat moment vanaf komt in het nachtnet. De laatste tram die nu vanaf Centraal naar Amstelveen rijdt is om 00.45 uur. Dan kan er nauwelijks meer van een nachtnet gesproken worden. Gezien de geluidsoverlast die de tram met zich brengt is het ook niet wenselijk dat de Uithoornlijn het nachtvervoer over zal nemen.
Bij de concessie van het openbaar vervoer is er uit bezuiniging gekozen om geen rechtstreekse OV verbinding naar Schiphol te maken vanuit Uithoorn. Terwijl dit ook een groot verzoek was van de bewoners van Uithoorn. Het is bizar om zo dicht bij een van de grootste luchthavens van Europa te wonen, waar ook veel inwoners van Uithoorn werken, terwijl er geen rechtstreekse verbinding mee is. Aangezien deze wens al lange tijd bekend is bij het bestuur van gemeente Uithoorn en de Vervoersregio Amsterdam, is het duidelijk dat er geen aandacht wordt geschonken aan waar de inwoners van Uithoorn behoefte aan hebben. Gemeente Aalsmeer heeft wel geluisterd naar de inwoners en bedankt voor de tram. Zij zagen geen voordelen in het aanleggen van een trambaan. Wellicht dat gemeente Uithoorn eens met de bestuurders van Aalsmeer zouden moeten gaan praten. Ook de inwoners van Amstelveen zijn niet blij met de veranderingen van de tram. Er is veel protest tegen de verarming van het openbaar vervoer dat daar plaats vindt.

Antwoord
Het huidige bussysteem functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de

lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk.
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Dit past binnen de nieuwe visie van hoogwaardige lijnen met knooppunten. Een dergelijke verbinding past bovendien niet binnen het Stadsregiobeleid om parallelliteit te voorkomen, en levert extra exploitatiekosten op.
Op deze 'ruggengraat' in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar 'oude' bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de populaire bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.
De omgebouwde Amstelveenlijn zal minder storingsgevoelig zijn dan de huidige sneltram. Bij verstoringen is het mogelijk via overloopwissels een deel van de dienstregeling in stand te houden. Bij geplande werkzaamheden of langdurige verstoringen worden, net als nu, bussen ingezet.De capaciteit zal straks worden afgestemd op de verwachte vraag. Berekend is dat het voorziene maximim van 10 (dubbele) trams per uur ruim voldoende zullen zijn om de reizigers te kunnen vervoeren. In de lijnennetvisie is niet opgenomen dat lijn 5 gaat verdwijnen. Deze lijn zal Amstelveen blijven verbinden met Amsterdam (Leidseplein), maar zal naar verwachting niet meer doorrijden naar het centraal station: de Noord/Zuidlijn is immers veel sneller.
De kosten voor de reizger zijn inderdaad (als er met de OV-chipcard wordt betaald) afhankelijk van het aantal gereisde kilometers.
Het nachtlijnennet is onafhankelijk van de tram. Schiphol wordt straks op meerdere manieren zeer goed bereikbaar (via het nieuwe overstappunt Schiphol-zuid, via Hoofddorp en via een overstap op de Ouderkerkerlaan. Uit een quickscan is gebleken dat de aanleg van een tram naar Aalsmeer veel duurder is dan een tram naar Uithoorn en minder reizigers trekt, daarom is hier niet verder naar gestudeerd.

Inspreker 290 **Reactie 737**
Toerisme
Als een van de positieve punten voor een trambaan is het toenemen van toerisme genoemd. Toerisme heeft uiteraard baat bij goed geregeld openbaar vervoer. Het is echter een utopie om te denken dat er meer toeristen naar Uithoorn zullen komen omdat er een trambaan loopt. Wat heeft Uithoorn te bieden aan toeristen dat deze ineens toe zullen stromen? Waaruit blijkt dat het ontbreken van een trambaan het enige is dat toeristen tegenhoudt om in grote getalen naar Uithoorn te komen en hun geld uit te geven ten behoeve van de lokale winkels en horeca? Het blijkt nergens uit. Het is een verzonnen argument om nog enige waarde te geven aan de trambaan.

Antwoord
Het college van Uithoorn kiest voor de voorkeursvariant omdat een tram de gemeente het meest duurzame openbaar vervoer systeem geeft dat ook in de toekomst het meeste kans heeft behouden te blijven. Het college verwacht inderdaad ook gunstige neveneffecten op het ondernemingsklimaat, waaronder een mogelijk positief effect op het toerisme, als gevolg van de komst van de tram. Dat is gebaseerd op ervaringen

elders bij de komst van hoogwaardig vervoer. Dit is een een belangrijk neveneffect, maar het gaat primair om het openbaar vervoer.

Inspreker 290 **Reactie 738**

Verlies groenvoorziening

De oude spoorbaan, waar de tram moet gaan rijden, is op dit moment een groene ader door de wijk die zich al 40 jaar heeft kunnen ontwikkelen. Kinderen spelen er, mensen wandelen er en laten er de hond uit. Bij het verwijderen van dit groen, komt er ook een grotere overlast van honden op straat en hondenpoep in de perkjes en speeltuinen en veldje .

Door de aanleg van de trambaan zal deze hele groene ader opgeofferd worden aan rails en verhardingen. Het mooiste deel van deze wijk en een van de redenen waarom we hier zijn komen wonen zal dan verloren gaan. Voor de kinderen blijven er dan weinig speelmogelijkheden meer over. Natuurlijk zijn er wel een paar gecultiveerde speeltuintjes waar ze kunnen rondhangen, maar ze kunnen er niet zo in de natuur dicht bij huis ravotten, spelen en leren zoals dat nu gebeurt. Dat zou een verarming van de belevingswereld van kinderen betekenen. Er wordt veel gesproken over kinderen die te veel achter schermen zitten en niet meer buiten spelen zoals dat vroeger werd gedaan. Kinderen van rond de 10 jaar zijn moeilijk achter de computer en tablet vandaan te krijgen. Het zelf bouwen van een hut op de spoordijk is een reden om er wel achter vandaan te komen. Nu is er hier een mogelijkheid voor kinderen om dat te doen en wordt deze hen afgenomen. Dit is een groot verlies voor de ontwikkeling van kinderen. Ook is het een verlies voor de natuurfunctie die de spoordijk nu heeft.

Antwoord

Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de Randweg en de busbaan inderdaad in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de inpassing zodanig vorm te geven, dat er sprake blijft van een groene uitstraling.

Inspreker 290 **Reactie 739**

Alternatieve routes

De alternatieve routes die beschikbaar zijn voor de Uithoornlijn hebben geen kans gekregen. Er is sprake van tunnelvisie met betrekking tot de route over de oude spoordijk. Er is toegezegd dat de route tot aan de Mc Donalds met een P&R terrein uitgebreid onderzocht zou worden als alternatief wat door veel inwoners toegejuicht werd. Hier is echter nauwelijks naar gekeken en zonder onderzoek ter zijde geschoven. Terwijl bij deze variant de passagiers uit de Kwakel, Mijdrecht en andere omringende gemeenten de mogelijkheid hebben om hier makkelijker via de N201 te komen, in plaats van door het hele dorp te rijden, en opzoek te gaan naar een parkeer mogelijkheid. Ook kan later er zelfs voor gekozen worden om het Busstation hier ook bij te laten aansluiten.

Antwoord

Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé bij die variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling “Meer OV voor minder geld” wordt hiermee niet gehaald.

Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 291 Reactie 740

Met interesse hebben wij kennis genomen van de plannen rondom de Uithoornlijn en het Geluidsonderzoek in het bijzonder. Op het moment dat besloten wordt dat de Uithoornlijn doorgetrokken wordt naar het dorpscentrum, brengen wij het volgende graag onder uw aandacht. Uit het Geluidsonderzoek komt naar voren dat de het geluid ter hoogte van de woningen op de Stationsstraat binnen de gestelde normen valt. Onze woning, Thamerlaan 40, is helaas niet meegenomen in het onderzoek. Gezien het feit dat onze woning in een vrije 'geluidszone' ligt, gezien vanaf het viaduct waar de tram mogelijk over gaat rijden (en nog op hoge snelheid rijdt), is ons verzoek om onze woning alsnog in het onderzoek op te nemen. Uit het geluidsonderzoek komt nu al helder naar voren dat het geluid toe zal nemen, zoals bijvoorbeeld te lezen is in paragaaf 3.3 op pagina 20: Hierbij moet bedacht worden dat met dubbele tramstellen gereden zal worden. De bijdrage van een dergelijk samengestelde tram op de geluidsbelasting is daarom groter dan van een bus. Vooralsnog blijft het aantal busritten voor de toekomstige situatie ongeveer gelijk aan het aantal tramritten, daarom zal het project een toename van de geluidsproductie veroorzaken in het deel waar al een busbaan aanwezig is. Ook als alle buslijnen vervallen zal de hoeveelheid geluid (de geluidsbelastingen op woningen) hoger zijn dan in de huidige situatie (bij de opgegeven dienstregeling). Op dit moment zijn de bussen te horen in en rond onze woning. Zoals beschreven zal het geluid door de tram toenemen. Wij willen u vragen om in overweging te nemen om onze woning alsnog in het geluidsonderzoek op te nemen, maar in ieder geval maatregelen te nemen ter hoogte van het viaduct bij de Amsterdamseweg om toename van geluid en daarmee ook geluidsoverlast te voorkomen voor de woningen aan het begin van de Thamerlaan. Graag denken wij mee over het ontwerp van de te nemen maatregelen.

Antwoord

Uw woning wordt opgenomen in het geluidsonderzoek. Een nieuwe versie zullen wij online zetten en u erop attent maken dat deze er zal staan. Het wettelijk kader toont aan dat bij u in de omgeving er geen wettelijke geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk zijn. Echter liggen er bochten en wissels richting de halte. Deze zijn opgenomen in het geluidsonderzoek en veroorzaken geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

Inspreker 292 Reactie 741

Met interesse hebben wij kennis genomen van de plannen rondom de Uithoornlijn en de mogelijke doortrekking tot het Dorpscentrum in het bijzonder.
Als Commissie Thamerlint zijn wij in de afgelopen jaren nauw betrokken geweest bij de herinrichting van de Thamerlaan en Bernhardlaan. Inzet van onze commissie hierbij is behoud van authentieke karakter van betreffende lanen en het waarborgen van veiligheid en leefbaarheid.
Het uitgangspunt van Gemeente Uithoorn is een autoluw dorpscentrum. Uit de informatie en de gesprekken met de Stadsregio is ons duidelijk geworden dat een belangrijk argument voor het doortrekken van de Uithoornlijn naar het dorpscentrum de parkeermogelijkheden rond deze eventuele eindhalte zijn. U zult begrijpen dat ons dit zeer verbaasd. Dit betekent dat op het moment dat het dorpscentrum de eindhalte wordt van de Uithoornlijn, er een situatie ontstaat waarbij bewust wordt gekozen om auto's uit de omgeving het dorpscentrum in te leiden om daar te parkeren en vervolgens af te reizen naar Amsterdam. Een zeer onwenselijke situatie die de veiligheid en leefbaarheid in het dorpscentrum negatief zal beïnvloeden.
Een belangrijk onderwerp tijdens de herinrichting van de Thamerlaan en Bernhardlaan was de parkeersituatie, waarbij de inzet was om na inrichting dezelfde parkeer capaciteit te behouden. Ons is duidelijk geworden dat op het moment dat het dorpscentrum als eindpunt wordt gekozen van de Uithoornlijn, er extra parkeergelegenheid wordt gecreëerd. Echter, naar ons idee is het risico groot dat parkeerdruk op Thamerlaan en Bernardlaan verder toe zal nemen. Een zeer onwenselijke situatie voor de bewoners van de Thamerlaan en Bernhardlaan.
Wij verzoeken u om bovenstaande mee te nemen in uw overwegingen bij de keuze voor de eindhalte van de Uithoornlijn.
Vanzelfsprekend zijn wij bereid bovenstaande in een gesprek toe te lichten.

Antwoord
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen
Om te voorkomen dat de parkeerdruk in de omgeving te groot wordt, worden ook extra parkeerplaatsen aangelegd. Wel komen er veel meer extra fietsparkeerplaatsen dan autoparkeerplaatsen, om fietsgebruik zoveel mogelijk te stimuleren.
Aanvullend hierop kan worden gesteld dat er meer reizigers op de verbinding naar Amsterdam bij gaan komen als er een tram gaat rijden i.p.v. een bus. Deze reizigers komen hoofdzakelijk uit de auto. Over het geheel genomen is de daling aan woon-werkverkeer met de auto groter dan de aantallen auto's die naar de haltes komen.

Inspreker 293 Reactie 742
Hierbij maak ik bezwaar tegen de komst van de Uithoornlijn.Ik woon sinds 4 jaar met veel plezier met mijn gezin en hond in een eengezinswoning Aan de Zoom De reden dat ik deze woning heb gekocht is vanwege de ruimte, rust en de groene omgeving (oude spoordijk) waar ik lekker kan wandelen met mijn hond. Nu er plannen zijn om een tram te gaan laten rijden, die straks bijna door mijn achtertuin gaat word ik hier erg verdrietig van en ben bang dat het ook ten koste zal gaan van de veiligheid voor mijn schoolgaande kinderen die op de brede school in Legmeer-west gaan.

Antwoord
Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Deze daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de tram zodanig in te passen dat er sprake blijft van een groene uitstraling.
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 293 Reactie 743
Ook het parkeren in de straat zal rampzalig worden, aangezien het nu al wel eens zoeken is naar een plekje of zorgt de gemeente ervoor dat we op ons eigen erf mogen gaan parkeren?
(onze voortuin die vrij groot is zou er geschikt voor zijn).

Antwoord
Op zich is parkeren op eigen erf toegestaan, maar voor uw huis ligt een plantsoen. Indien alle bewoners zouden willen parkeren in de voortuin, is er geen plantsoen meer.
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Voor de autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.

Inspreker 293 Reactie 744
En dan het geluidsoverlast wat de tram met zich mee zal brengen.

Antwoord
Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In de Nota van Wijziging op p p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs het tracé.

Inspreker 293 Reactie 745
En hoe zit het met de waardevermindering van mijn huis?

Antwoord
Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 293 Reactie 746
Al met al genoeg argumenten om de plannen van de Uithoornlijn te schrappen en lekker de bus te laten blijven rijden. Want met alle bushaltes in Uithoorn blijft het voor iedereen goed bereikbaar.

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor

(Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 294 Reactie 747
Na een uitvoerige zoektocht in Aalsmeer, Kudelstaart en Uithoorn hebben we heel bewust gekozen voor het nieuwbouwproject Beleef Buitendijks. Het ontwerp van het huis, de knusse kindvriendelijke opstelling en de naast gelegen natuur en wijken spraken ons erg aan. De Brede school voor zowel de opvang als later de basisschool van onze kinderen. Over de busbaan maakten we ons wel zorgen over, mijn partner heeft daar alle bijenkomsten voor bijgewoond. De uiteindelijke conclusie die we te horen kregen was dat de kans heel klein was dat die er zou komen. We waren eruit we gaan verhuizen naar Uithoorn. Daar genoten wij ook volop van, totdat alle onzekerheid omtrent de tramlijn om de hoek kwam zetten. Hadden we dit maar van te voren geweten dan hadden we niet voor dit project gegaan. De oversteek is nu al risicovol als je Buitendijks uit rijdt, maar straks komt daar een tramlijn??? Zo ongelooflijk veel kinderen gaan daar over heen richting de Brede school of de andere kant op naar de andere hogere scholen. Impulsieve, kletsende, te druk met alles behalve een naderende tramlijn. Oh god ik moet er niet aan denken, hoe kan dit überhaupt een optie zijn??

Antwoord
Al geruime tijd voor de aankoop van uw huis was er sprake van een mogelijke hoogwaardige en hoogfrequente bus met een trace over de Spoordijk. Er was in de periode van de ontwikkeling van Buitendijks geen reden om aan te nemen dat er helemaal geen HOV over de Spoordijk zou komen. In het bestemmingsplan voor Buitendijks is ook rekening gehouden met de komst van de bus, om de geluidsbelasting te berekenen. En in het stedenbouwkundig ontwerp van 2010 is benoemd dat het op dat moment in gebruik was als wandelgebied, maar gereserveerd voor een busbaan. In 2012 heeft de Stadsregio een quickscan uitgevoerd naar de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn. Dit onderwerp is juli 2012 in een Raadsvergadering van de gemeenteraad van Uithoorn besproken. Naar aanleiding hiervan heeft de Nieuwe Meerbode op 1 augustus 2012 een artikel over de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn op de voorpagina geplaatst. De gemeente heeft de uitvoering van een quickscan juni 2012 doorgegeven aan de ontwikkelaar, vanuit het idee dat deze de directe contacten met geïnteresseerden onderhield. De ontwikkelaar heeft ons onlangs desgevraagd verteld dat in de verkoopgesprekken het onderzoek naar een eventuele tram door hen is benoemd.
De gemeente is na het besluit tot een planstudie begin 2015 direct begonnen met een intensief participatie en communicatietraject. Bij een keuze voor het moment en de wijze van communiceren weegt de gemeente af wat de zekerheid is van plannen en in hoeverre ze afwijken van bestaande plannen. In dit geval kon een hoogwaardige bus al worden verwacht. De hoogwaardige tram wijkt voor wat betreft frequentie en geluidsbelasting niet of nauwelijks af van een HOV-bus.
Projectorganisatie Uithoornlijn is zich terdege bewust van de mogelijke impact op uw leefomgeving en woongenot. Daarom wordt ook met de direct omwonenden gekeken welke maatregelen er genomen kunnen worden om de impact zo klein mogelijk te maken als er wordt gekozen voor de Uithoornlijn.Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.

In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tramlijn.

Inspreker 294 Reactie 748
Waarom kan het eindpunt niet bij de Mc Donald zijn en kunnen de bussen blijven bestaan, daar waar nodig. De verbinding blijft, de kinderen zijn veilig, de wijken hebben er geen last van en de prachtige natuur blijft bespaard.

Antwoord
Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé bij die variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvanis dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling "Meer OV voor minder geld" wordt hiermee niet gehaald.
Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 294 Reactie 749
We maken ons ook grote zorgen over de waardevermindering van ons huis, wie koopt er een huis direct naast een tramlijn? Kunt u mij dat vertellen?

Antwoord
Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 294 Reactie 750
Bij de Amstelveenlijn zie je overal een duidelijke grote afstand tussen de huizen en de tramlijn, waarom is dit bij ons zo dicht op de huizen van o.a. Buitendijks en Aan de Zoom. Dan heb ik nog geen eens over de giga geluidsoverlast gehad, de enorme frequentie waar in de trams langs kunnen komen.

Antwoord
Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Inspreker 294 Reactie 751

Verder hoe zit het met het parkeeroverlast, we hebben nu al geen plaats? Te veel redenen om op te noemen. Echt ik snap er helemaal niets van, dat de kans aanwezig is dat we een tramlijn dwars door woonwijken heen krijgen. Echt helemaal niets van. Zo gelukkig waren we met de overstap naar Uithoorn, tot voor kort nu hou ik mijn hart vast wat deze tramlijn teweeg gaat brengen en vooral het grote gevaar voor onze kinderen. Gemeenteraad we hopen echt vanuit het diepste van ons hart dat jullie dit plan afkeuren.

Antwoord

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Voor de autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
In het najaar van 2016 nemen de gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen, de regioraad van de Stadsregio Amsterdam en Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland een besluit.

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt.

Inspreker 295 Reactie 752

Ik zou het jammer vinden als de tram zou komen, omdat de dijk waar hij overheen gaat rijden een stukje natuur is. De tram zal daar integendeel een hoop lawaai met zich meebrengen, o.a. Als hij rijd en bij elke halte geeft hij een luid signaal als de deuren sluiten, dit waren ook mijn ervaringen in Amstelveen.

Antwoord

Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd.
Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Deze daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk.
Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de tram zodanig in te passen dat er sprake blijft van een groene uitstraling. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. Daarom wordt gekeken hoe geluid zoveel mogelijk kan worden beperkt door technische maatregelen in het ontwerp op te nemen. Dat kan door zorgvuldig om te gaan met wissels, maar ook door als ondergrond zogeheten 'balastbed' of een grasbed toe te passen. Dit wordt op het deel waar dat mogelijk is toegepast. Daar waar de bus en de tram samen rijden is het niet mogelijk. In overleg met de omgeving is ook gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk

zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.
Ook begrijpen wij uw zorgen over het belgeluid bij de tramoversteken. Op dit moment kunnen wij nog niet zeggen welke maatregelen bij de oversteken worden getroffen en of en welke waarschuwingsalarmen daarbij worden toegepast. In de planuitwerkingsfase wordt dit verder uitgewerkt. Uw zorg zal hierbij zeker worden meegewogen, zodat zo weinig mogelijk overlast optreedt. Het inregelen van veiligheidsmaatregelen ziet de projectorganisatie Uithoornlijn als bijbehorend en verplicht maatwerk! Een bel kan ingesteld worden in volume en lengte van bellen per tijdsmoment op de dag alseen bel noodzakelijk mocht blijken.

Inspreker 295 Reactie 753
Daarbij kruist de lijn een fietspad waar veel kinderen langs moeten naar school als hier een viaduct word geplaatst is dit erg ontsierend voor de omgeving.

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. In het inpassingsontwerp is geen ongelijkvloerse kruising voorzien omdat dit niet nodig blijkt te zijn vanuit doorstroming of veiligheid.

Inspreker 295 Reactie 754
Daarbij is in Amstelveen gebleken dat de criminaliteit omhoog gaat omdat er een snelle manier is om weg te komen zonder controle.
Dit zijn mijn argumenten tegen de komst van de tram.

Antwoord
De gemeente Amstelveen heeft geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit is gestegen in de directe omgeving van de Amstelveenlijn.
Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en ‘schoon&heel’. Voor het Programma van Eisen (PvE) voor de Concessie Amstelland-Meerlanden is een risicoanalyse sociale veiligheid in het openbaar vervoer uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het niveau van sociale veiligheid in het huidige openbaar vervoer in Amstelveen gelijk is aan Uithoorn. Uit deze risicoanalyse blijkt ook het aantal meldingen van incidenten gelinkt aan het OV weliswaar hoger is in Amstelveen, maar dat dit hogere aantal meldingen in verhouding staat tot het grotere aantal reizigers in Amstelveen ten opzichte van Uithoorn. Deze risicoanalyse is opgenomen als bijlage bij het genoemde PvE.

Inspreker 296 Reactie 755
Hierbij dien ik mijn bezwaar in tegen de komst van de Uithoornlijn. Reden is
1)geluidsoverlast hij komt namelijk bijna langs mijn huis en ik heb juist dit huis gekocht voor de rust.

Antwoord
Uw woning is inderdaad nabij het het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven.

Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Inspreker 296 Reactie 756
2) veiligheid kinderen naar school oversteken naar legmeer west

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 296 Reactie 757
3) waarde vermindering huis hoe word dit opgelost?

Antwoord
Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan.
Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 296 Reactie 758
4) parkeer probleem dat is er nu al aan de orde laat staan als er een tramhalte komt hoe word dit opgelost?

Antwoord
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.

Inspreker 297 Reactie 759
Ik heb bezwaar tegen de Uithoornlijn.

1: in verband met het gevaar voor de talloze (kleine) kinderen die dagelijks de trambaan moeten oversteken in het verlengde van Aan de Zoom. De veiligheid van deze kinderen kan niet worden gegarandeerd.

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld. In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 297 Reactie 760
2: de uithoornlijn geeft geen verbetering van de bereikbaarheid voor de inwoners van Uithoorn, omdat tal van andere vormen van openbaar vervoer komen te vervallen. De bereikbaarheid verslechterd eerder. Hoe moeten ouderen bijvoorbeeld in het gezondheidscentrum De Waterlinie komen? Evenzo wordt bijvoorbeeld Schiphol slecht bereikbaar.

Antwoord
Het huidige bussysteem functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk.
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Dit past binnen de nieuwe visie van hoogwaardige lijnen met knooppunten. Een dergelijke verbinding past bovendien niet binnen het Stadsregiobeleid om parallelliteit te voorkomen, en levert extra exploitatiekosten op.
Op deze 'ruggengraat' in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.
Voor Gezondheidscentrum De Waterlinie zijn twee mogelijkheden: lopen vanaf de nieuwe, verschoven bushalte Aan de Zoom of met lijn 147 naar de bestaande halte op 100 meter lopen.

Inspreker 297 Reactie 761

3: de route gaat gedeeltelijk dwars door bewoond gebied; een gebied dat niet meer geschikt is voor een tramlijn. Niet zo lang geleden zijn er in de bocht bij buitendijks nieuwe huizen gebouwd. De tram loopt bijna door de achtertuin van sommige huizen. Het is asociaal om daar het tramtraject te laten lopen. De bewoners zullen zware hinder ondervinden van de tram (mijn eigen ervaring indertijd met de tram en scherpe bochten in Amstelveen; het kabaal is werkelijk vreselijk. Vooral in de vroege en de late uren), de huizen zullen onverkoopbaar worden. Dus deze mensen zitten in een fuik. Ik praat hier niet voor mijzelf, ik ken daar zelfs niemand, maar dit is not done. Als hier dan al een tramlijn zou moeten lopen had hier nooit gebouwd mogen worden. Door hier woningbouw toe te staan is de mogelijkheid van een trambaan verspeeld.
4. er gaat een prachtig stuk natuurgebied verloren. Daarbij wordt mij persoonlijk als bewoner het enige gebied hier in de buurt ontnomen waar ik vrij met de honden los kan lopen en
waar zij kunnen zwemmen. Andere gebieden in Uithoorn liggen op locaties waar bij weglopen (een jachthond die wild ziet gaat erachter aan) de risico's te groot zijn door aangrenzende drukke wegen. Er zijn geen daar geen / onvoldoende afzettingen en een slootje houdt een jachthond niet tegen.
De investering (ook door mij betaald) is te hoog. Doe er andere nuttige dingen mee. Er is geen meerderheid van de inwoners in Uithoorn die heeft om de trambaan gevraagd.

Antwoord

Al geruime tijd voor de ontwikkeling van Buitendijks was er sprake van een mogelijke hoogwaardige en hoogfrequente bus met een trace over de Spoordijk. In het bestemmingsplan voor Buitendijks is ook rekening gehouden met de komst van de bus, om de geluidsbelasting te berekenen. In 2012 heeft de Stadsregio een quickscan uitgevoerd naar de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn. Dit onderwerp is juli 2012 in een raadsvergadering van de gemeenteraad van Uithoorn besproken. Naar aanleiding hiervan heeft de Nieuwe Meerbode op 1 augustus 2012 een artikel over de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn op de voorpagina geplaatst. De gemeente heeft de uitvoering van de quickscan medio 2012 ook door gegeven aan de ontwikkelaar, omdat deze de directe contacten met geïnteresseerden onderhield.
U refereert aan hoge geluidsbelasting van een tram. Het geluidsonderzoek van de Uithoornlijn toont aan dat een trambaan minder geluidsbelasting produceert dan de beoogde busbaan en geen fijnstof uitstoot. Bovendien zijn nieuwe trams stiller dan voorheen. Het geluidsonderzoek is tijdens de planstudiefase al op een hoog detailniveau uitgerekend waarbij de meest ongunstige situaties zijn ingevoerd. Projectorganisatie Uithoornlijn neemt geluidsbelasting serieus en treft aan de hand van de meest ongunstige situatie geluidsreducerende maatregelen. Tevens wordt er door projectorganisatie Uithoornlijn gekeken naar bovenwettelijke maatregelen. De projectorganisatie heeft aan de omgeving diverse keren gevraagd welke bovenwettelijke maatregelen zij zouden willen zien.
Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Deze daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de tram zodanig in te passen dat er sprake blijft van een groene uitstraling.

Inspreker 298 Reactie 762

Met interesse hebben wij kennis genomen van de plannen rondom de Uithoornlijn en het Geluidsonderzoek in het bijzonder.
Op het moment dat besloten wordt dat de Uithoornlijn doorgetrokken wordt naar het dorpscentrum, brengen wij het volgende graag onder uw aandacht.
Uit het Geluidsonderzoek komt naar voren dat de het geluid ter hoogte van de woningen op de Stationsstraat binnen de gestelde normen valt.
Onze woning, Thamerlaan 41, is helaas niet meegenomen in het onderzoek. Gezien het feit dat onze woning in een vrije 'geluidszone' ligt, gezien vanaf het viaduct waar de tram mogelijk over gaat rijden (en nog op hoge snelheid rijdt), is ons verzoek om onze woning alsnog in het onderzoek op te nemen.
Uit het geluidsonderzoek komt nu al helder naar voren dat het geluid toe zal nemen, zoals bijvoorbeeld te lezen is in paragaaf 3.3 op pagina 20:Hierbij moet bedacht worden dat met dubbele tramstellen gereden zal worden. De bijdrage van een dergelijk samengestelde tram op de geluidsbelasting is daarom groter dan van

een bus. Vooralsnog blijft het aantal busritten voor de toekomstige situatie ongeveer gelijk aan het aantal tramritten, daarom zal het project een toename van de geluidsproductie veroorzaken in het deel waar al een busbaan aanwezig is. Ook als alle buslijnen vervallen zal de hoeveelheid
geluid (de geluidsbelastingen op woningen) hoger zijn dan in de huidige situatie (bij de opgegeven dienstregeling).Op dit moment zijn de bussen te horen in en rond onze woning. Zoals beschreven zal het geluid door de tram toenemen.
Wij willen u vragen om in overweging te nemen om onze woning alsnog in het geluidsonderzoek op te nemen, maar in ieder geval maatregelen te nemen ter hoogte van het viaduct bij de Amsterdamseweg om toename van geluid en daarmee ook geluidsoverlast te voorkomen voor de woningen aan het begin van de Thamerlaan. Graag denken wij mee over het ontwerp van de te nemen maatregelen.
Wij zien uit naar uw reactie.

Antwoord
Uw woning wordt opgenomen in het geluidsonderzoek. Een nieuwe versie zullen wij online zetten. Projectorganisatie Uithoornlijn neemt thema geluidsbelasting uiterst serieus. Het wettelijk kader toont aan dat bij u in de omgeving er geen wettelijke geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk zijn. Er liggen bochten en wissels richting de halte. Deze zijn opgenomen in het geluidsonderzoek en veroorzaken geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. In overleg met de omgeving is echter ook gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs het tracé.

Inspreker 299 Reactie 763
Toen ik 23 jaar geleden in uithoorn kwam wonen miste ik een goede en snelle regionale verbinding naar amsterdam, haarlem of Utrecht. Ik was daarom zeer verheugd te vernemen dat de uithoornlijn weer ter sprake kwam.
Ik hoop ten zeerste dat de lijn, met de voorkeursvariant, wordt gerealiseerd.
In mijn opinie is dit enige optie om uithoorn op een adequate en schone wijze te ontsluiten.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 300 Reactie 764
Door middel van deze mail willen wij graag onze bezwaren uiten tegen de aanleg
van de Uithoornlijn. Onze bezwaren zijn de volgende (in onbepaalde volgorde):
Geluidsoverlast
We zijn gerustgesteld in de informatiebijeenkomsten over de geluidseffecten die de tram zal hebben. De gemiddelde geluidswaarden zullen niet boven het maximaal toegestane uitkomen. En mocht dat wel gebeuren, dan waren er nog mogelijkheden om hetgeen maximaal is toegestaan op te rekken. Nu zijn er wel wat gebreken aan die gemiddelde waarden. Onze oren en hersenen registreren geen gemiddelden, ze registreren pieken. Die geluidspieken van een tram zijn veel hoger dan een gemiddelde waarde. De gemiddelde waarden kwamen niet boven de 60 dB(A) uit. De piekbelastingen echter, dus het geluidsniveau op de gevels van onze woningen het moment dat de tram daadwerkelijk voorbij komt, bedraagt rond de 80 dB(A)!! Dat is een enorm verschil in geluidsbelasting, wetende dat een verschil van 3 dB(A) al een verdubbeling van het geluid inhoudt. Deze pieken komen wel boven de maximaal toegestane waarden uit. Bovendien zullen deze pieken erg vaak voorkomen bij de voorgestane frequentie van 10 trams per uur die in beide richtingen over het traject gaan rijden. 20 trams per uur heen en terug dus, wat inhoudt dat er elke 3 minuten een tram 80 dB(A) piekbelasting veroorzaakt op onze gevels. Gelukkig voor de Vervoersregio en de Gemeente hoeft blijkbaar geen rekening gehouden te worden met piekbelastingen, maar wij zijn wel degenen die ermee moeten leven. Ons is ook verteld dat er ook geen rekening gehouden hoeft te worden met stapeling van geluiden. De geluidsbelasting van Schiphol is in de praktijk ook boven alle grenzen, maar omdat ook daar met gemiddelde waarden gerekend wordt lijkt het in theorie allemaal mee te vallen. We weten echter allemaal dat de vliegtuigen die we boven ons hoofd hebben veel meer geluid produceren dan waarmee is gerekend. Tevens wordt er geen rekening gehouden met de extra geluidsbelasting die een bocht in de trambaan met zich mee brengt. De bovenleidingen kraken en vonken en de wielen van de tram piepen en knarsen dat het een lieve lust is als ze in de bocht tegen de rails aan worden geduwd om de juiste kant uit

te gaan. En laten wij nou net midden in de bocht van de trambaan wonen en kunnen ‘meegenieten’ van die extra geluidsbelasting. Het zijn allemaal mooie theoretische berekeningen maar in de praktijk wordt ons woongenot zwaar aangetast.
Een voordeel van de vliegtuigen is nog dat deze ’s nachts niet mogen vliegen. Onze relatief stille nachtrust zal in de toekomst wel danig verstoord gaan worden door de Uithoornlijn.In de huidige dienstregeling van de tram, rijdt deze van 06.00 uur tot 01.30 uur vanaf het Centraal Station in Amsterdam.In de huidige dienstregeling van de tram, rijdt deze van 06.00 uur tot 01.30 uur vanaf het Centraal Station in Amsterdam.

Antwoord
Uw woning is inderdaad nabij het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Zoals is aangegeven in figuur 8 op blz. 22/31 van het geluidsrapport is de piekbelasting van een tram met 30 km/h op een ballastbaan 67 dB op 7,5 meter afstand. In de bocht rijdt de tram 30 km/h en bij de halte is deze snelheid lager, omdat alle trams hier stoppen. Bij een grotere afstand en met de plaatsing van (geluidwerende) zichtschermen is de piekbelasting lager. De nieuwe trams krijgen een smeerinstallatie aan boord om piepen in de bocht te voorkomen. Daarmee geeft een tram in een bocht gering extra geluid dan op een recht stuk spoor.
In document 8 Geluidsonderzoek Uithoornlijn kunt u terugvinden hoeveel gemiddeld geluid de tram bij uw buren op de kopse kant gaat geven. Dat is 40 dB. U woont een stuk verderop in de staat waarbij het geluid niet haaks op uw gevel komt. U kunt de tram in de tuin horen maar de piekbelasting komt niet op de waarde die u noemt.
Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. Op pagina 12 van de nota van wijziging kunt u vinden welke (bovenwettelijke) maatregelen op het tracé worden voorgesteld.

Inspreker 300 Reactie 765
Ook kom er nog eens bij de waarde vermindering van mijn Wooning

Antwoord
Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 301 Reactie 766
Vind t heel belangrijk de bustlijn 170 rechtstreeks naar oa de kalfjeslaan, Leidseplein , de DAM en Dan naar t centraal behouden. Juist omdat deze buslijn zo'n fantastische verbinding is via deze haltes naar t centraal station. T door trekken van de uithoornlijn (metro 51) vind Ik een goede optie. , maar NIET als vervanging van de 170. Waardoor t niet meer mogelijk is om reizen naar het Leidseplein Of bijvoorbeeld de dam. Zeker voor de avond een vind Ik dit een veel onveiliger optie om over te moeten stappen op metrostations. IK zit dan veel liever in een rechtstreekse buslijn.

Antwoord
Het huidige bussysteem functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk. Dat wil zeggen dat straks sowieso minder bussen naar Amsterdam centrum rijden en geen bussen met rechtstreeks naar Amsterdam Centraal Station, ongeacht het besluit over de Uithoornlijn.
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarnaast

zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Dit past binnen de nieuwe visie van hoogwaardige lijnen met knooppunten. Een dergelijke verbinding past bovendien niet binnen het Stadsregiobeleid om parallelliteit te voorkomen, en levert extra exploitatiekosten op.
Op deze 'ruggengraat' in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar 'oude' bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.

Inspreker 302 Reactie 767
IK BEN TEGEN DE UITHOORNLIJN!
Ten eerste zonde van ons belastinggeld, om een hele nieuwe trambaan aan te leggen midden door het groen hart van Uithoorn, terwijl we diverse perfecte busverbindingen hebben naar Amsterdam en omstreken! Ik begrijp dat er heel veel gaat veranderen met het openbaar vervoer, maar met een paar
nieuwe bussen, heb je geen hele nieuwe trambaan nodig!
Mijn kinderen en ik maken regelmatig gebruik van het openbaar vervoer richting Amsterdam voor werk of plezier en dit gaat tot nu toe probleemloos! Je kunt bijna elke 5 minuten opstappen richting Amsterdam en de verbindingen zijn duidelijk en goed aangegeven! Zelfs als dit wat minder zou worden, dus bijvoorbeeld om de 10 minuten ipv 5 minuten is er nog voldoende openbaar vervoer richting Amsterdam! Volgens mij is er helemaal geen behoeft aan een tram in Uithoorn!!

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus -ongeacht het besluit over de aanleg van de Uithornlijn- minder bussen door naar Amsterdam centrum en geen bussen meer naar Amsterdam Centraal Station.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 302 Reactie 768
Zelf ben ik geboren en getogen in Uithoorn en woon hier nog steeds met heel veel plezier.
Uithoorn is een dorp en een dorp mag best groeien en vernieuwen, maar laat het AUB een dorp blijven, met veel groen, rust en ruimte! Wij willen geen tram midden door ons dorp, met alle gevolgen van dien; trambaan i.p.v. mooie groene wandelstrook met metershoge leidingen, maar 3 haltes, waar parkeerproblemen bijkomen,

Antwoord
Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan inderdaad in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de inpassing zodanig vorm te geven, dat er sprake blijft van een groene uitstraling.

Inspreker 302 Reactie 769
toename van criminaliteit zoals ook in Amstelveen is gebleken.

Antwoord
De gemeente Amstelveen heeft geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit is gestegen in de directe omgeving van de Amstelveenlijn.

Inspreker 302 Reactie 770
Verminderde veiligheid voor schoolgaande kinderen en kinderen van en naar het sportpark om de trambaan over te steken! Ik zie absoluut geen toegevoegde waarde in een tram dwars door Uithoorn!

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safetyboard) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet ingebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 302 Reactie 771
Vroeger reed er een trein door Uithoorn en die is opgeheven omdat het niet meer rendabel was en nu willen ze wel een tramlijn aanleggen terwijl openbaar vervoer met de bus goedkoper in aanleg, flexibeler en minder storingsgevoelig is!!!!!!!!
Gebruik ons belastinggeld AUB voor meer openbaar groen of nieuwe bussen, maar niet voor deze onzin!

Antwoord
Het goedkoper maken van het openbaar vervoer is inderdaad een doelstelling, maar dat wil niet zeggen dat het altijd kostendekkend (rendabel) kan zijn. Wel is duidelijk dat de kosten van de exploitatie van de tramlijn lager liggen dan de exploitatie van de huidige buslijnen.

In die zin voldoet de Uithoornlijn aan het streven naar een goedkoper en efficienter OV, maar de exploitatie zal niet rendabel zijn in de zin dat de reizigersopbrengsten de kosten van de exploitatie zullen overstijgen.
In de notitie "bus of tram" is naar verschillende bus- en tramvarianten gekeken. Er is onderzocht welke effecten en (financiële) consequenties deze varianten hebben. Dat is onder meer gebeurd in een zogeheten Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). Hierbij is gekeken naar directe kosten, kwalitatieve effecten en externe effecten. Geconcludeerd is dat beide busvarianten een matige tot goede vervoerkwaliteit opleveren. Ze dragen echter niet bij aan de bezuinigingsopgave op de exploitatie van het openbaar vervoer. Doortrekking van de tram naar Uithoorn levert een goede vervoerskwaliteit op én de grootste bijdrage aan de bezuinigingsdoelstellingen. Daarom is in november 2015 door de stuurgroep besloten alleen de tramvarianten nader te onderzoeken. In de planstudie is een raming gemaakt van het tracé met drie haltes (eindpunt Dorpscentrum). In deze raming bedragen de aanlegkosten tussen de 55 en 60 miljoen euro. De Stadsregio Amsterdam neemt verreweg het grootste deel van de investering voor haar rekening. De overige 5% wordt opgebracht door gemeente Uithoorn, gemeente Amstelveen en provincie Noord-Holland. Bij het voorkeursbesluit in het najaar zal duidelijk worden wat het voorstel voor de bijdrage van gemeente Uithoorn zal zijn. De afweging van de besteding van publiek geld is aan de politiek.

Inspreker 302 Reactie 772

Zelf woon ik in op Buitendijks, waar de trambaan ongeveer langs mijn achtertuin zou moeten komen te lopen! Ik heb hier niet om gevraagd en ben hier absoluut niet blij mee. Als ik dit van te voren had geweten, hadden wij nooit dit huis gekocht! Wij zullen er ook alles aan doen om dit tegen te houden en mocht dit niet lukken zullen wij ook diverse partijen gaan aanklagen en een vergoeding vragen voor de waardevermindering en de overlast die wij hiervan zullen krijgen!
Ik hoop dat de inwoners en met name de gedupeerde in dit verhaal gehoord zullen worden en dat er gezamenlijk naar een oplossing wordt gekeken.

Antwoord

Al geruime tijd voor de ontwikkeling van Buitendijks was er sprake van een mogelijke hoogwaardige en hoogfrequente bus met een trace over de Spoordijk. Er was in de periode van de ontwikkeling van Buitendijks geen reden om aan te nemen dat er helemaal geen HOV over de Spoordijk zou komen. In het bestemmingsplan voor Buitendijks is ook rekening gehouden met de komst van de bus, om de geluidsbelasting te berekenen. En in het stedenbouwkundig ontwerp van 2010 is benoemd dat het op dat moment in gebruik was als wandelgebied, maar gereserveerd voor een busbaan. In 2012 heeft de Stadsregio een quickscan uitgevoerd naar de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn. Dit onderwerp is juli 2012 in een Raadsvergadering van de gemeenteraad van Uithoorn besproken. Naar aanleiding hiervan heeft de Nieuwe Meerbode op 1 augustus 2012 een artikel over de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn op de voorpagina geplaatst. De gemeente heeft de uitvoering van een quickscan juni 2012 doorgegeven aan de ontwikkelaar, vanuit het idee dat deze de directe contacten met geïnteresseerden onderhield. De ontwikkelaar heeft ons onlangs desgevraagd verteld dat in de verkoopgesprekken het onderzoek naar een eventuele tram door hen is benoemd.
De gemeente is na het besluit tot een planstudie begin 2015 direct begonnen met een intensief participatie en communicatietraject. Bij een keuze voor het moment en de wijze van communiceren weegt de gemeente af wat de zekerheid is van plannen en in hoeverre ze afwijken van bestaande plannen. In dit geval kon een hoogwaardige bus al worden verwacht. De hoogwaardige tram wijkt voor wat betreft frequentie en geluidsbelasting niet of nauwelijks af van een HOV-bus.
Projectorganisatie Uithoornlijn is zich bewust van de mogelijke impact op uw leefomgeving en woongenot. Daarom wordt ook met de direct omwonenden gekeken welke praktische maatregelen er genomen kunnen worden om de impact zo klein mogelijk te maken, als er wordt gekozen voor de Uithoornlijn. Het is op dit moment moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 303 Reactie 773

Mijn keuze vòòr aanleg van een sneltram-verbinding tussen Uithoorn en Amsterdam C.S. is vooral gericht op de tijdwinst die zo'n verbinding oplevert. In tegenstelling tot andere geluiden als zou er geen

noemenswaardig verschil in tijd zijn tussen een tram- en busrit op genoemd traject, ben ik van mening dat dit wel degelijk het geval is. Uit eigen ervaring weet ik dat de tram bijna tweemaal sneller is dan de bus bij een gelijke verbinding. Ik heb het dan bijvoorbeeld over tramlijn 51 en buslijn 170 tussen Poortwachter en Centraal Station Amsterdam. Bij verlenging van de tramlijn naar Uithoorn zal dit verschil alleen maar groter worden. Ik vind daarom op dat punt alleen al dat de Uithoornlijn er moet komen. Bovendien levert het - na vermindering van de busfrequentie - een groot voordeel voor het milieu op.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie

Inspreker 304 Reactie 774
Bij wil ik bezwaar aan teken tegen de mogelijke komst van de Uithoornlijn achter ons huis. (Achtertuin)
Wil dit doen met de volgende argumenten.

- Veiligheid! Naar mijn mening komt de veiligheid van heel veel kinderen en bewoners in gevaar! Deze tramlijn wil men dwars door de fiets route van heel naar schoolgaande kinderen plannen. En uiteraard fietsen de zelfde kinderen ook allemaal naar de sport velden dagelijks.
- als ik al zie dat er op informatie avonden weinig tot niks met deze veiligheid gedaan wordt baadt dit mij enorm veel zorgen.(er staat bijv een slagboom getekend van een meter hoog waar mijn zoontje zo onder door kan fietsen! Krankzinnig in mijn ogen.

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safetyboard) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet ingebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Hierbij wordt ook gekeken naar de uitvoering van de maatregelen, zoals bijvoorbeeld het plaatsen van slagbomen, waar je niet onderdoor kan kruipen. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 304 Reactie 775
-Overlast. Ons woongenot wordt ernstig verstoord met de eventuele komst van de tram! Waar wij al last hebben van vliegtuigen en de nieuwe n201 zou dit voor ons een ramp zijn!

Antwoord
Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Inspreker 304 Reactie 776
-Waarde vermindering van onze koopwoning!
hoe gaan de gedupeerde die aan deze lijn wonenfinancieel gecompenseerd worden?

Antwoord
Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 304 Reactie 777
-Natuurgebied. Mijn mening is dat een mooi stukje Uithoornmet de komst van deze tram lijn ernstig aangetast wordt!
-Verkeershinder in de ochtend! Ben bang dat het uit rijdenvan langs de baan een drama gaat worden waar het in de ochtend tussen 8:00-8:30erg druk is aan de randweg.
-Parkeer overlast.

Antwoord
Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Deze daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de tram zodanig in te passen dat er sprake blijft van een groene uitstraling.
Er zijn verkeerstellingen gehouden op de kruispunten waar de tram het overig verkeer passeert. Daarbij is speciaal gelet op het aantal auto's dat in de ochtendspits vanaf Langs de Baan richting Op de Klucht en de Randweg rijdt. Uit de tellingen blijkt dat de meeste auto's rechtsaf slaan naar Op de Klucht. Deze hebben nauwelijks last van de komst van de trambaan. Linksafslaande auto's van Langs de Baan naar de Randweg wel. Uit verkeerssimulaties op basis van de getelde auto's blijkt dat de wachttijden beperkt zijn. Vrij snel na de passage van een tram zijn alle wachtende auto's weg. Bij een nadere uitwerking van de plannen kan zonodig enige extra ruimte worden gemaakt voor een linksafslaande auto, zodat deze rechtsafslaande auto's naar Op de Klucht niet in de weg staat.
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto’s en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Voor de autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Inspreker 304 Reactie 778
- Naar mijn mening wordt het voor criminelen alleen maarmakkelijker om Uithoorn te bereiken! Wil men dit?
-Privacy ben bang dat men van uit de tram mijn woning in kankijken. Dit wil toch niemand?
Dit was mijn bezwaar met een aantal van mijn punten.

Antwoord
Er zijn geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit stijgt bij een verbetering van het OV. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht.
Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en ‘schoon&heel’. Voor het Programma van Eisen (PvE) voor de Concessie Amstelland-Meerlanden is een risicoanalyse sociale veiligheid in het openbaar vervoer uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het niveau van sociale

veiligheid in het huidige openbaar vervoer in Amstelveen gelijk is aan Uithoorn. Uit deze risicoanalyse blijkt ook het aantal meldingen van incidenten gelinkt aan het OV weliswaar hoger is in Amstelveen, maar dat dit hogere aantal meldingen in verhouding staat tot het grotere aantal reizigers in Amstelveen ten opzichte van Uithoorn. Deze risicoanalyse is opgenomen als bijlage bij het genoemde PvE.
Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Daarom zijn direct aanwonenden ook al in een vroeg stadium betrokken en wordt in overleg gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. U kunt daarbij denken aan geluidbeperkende/zichtwerende maatregelen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs het tracé.

Inspreker 305 Reactie 779
Wij zijn op vele punten tegen de Uithoornlijn. Vooral de veiligheid, ons woongenot en de waardevermindering van ons huis baren ons grote zorgen. Het kruispunt bij Aan de Zoom is nu al ronduit gevaarlijk, als daar nog een tram bij komt wordt dit punt nog gevaarlijker. Met name de vele kinderen die elke dag het kruispunt oversteken en niet goed uitkijken gaan voor grote ongelukken zorgen.

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 305 Reactie 780
Daarnaast zijn wij als bewoners aan de directe trambaan erg bezorgd over het komende geluidsoverlast. De vraag is niet of die er komt, maar hoe erg deze zal zijn. Nu blijkt ook nog dat het onderzoeksrapport niet conform de wet Geluidshinder tot stand is gekomen. In het onderzoeksrapport van de Stadsregio zelf is aangegeven dat de betreffende richtlijn uit 2012 niet is gevolgd omdat deze niet voldoende actueel zou zijn. Het onderzoeksbureau heeft daarom op basis van literatuuronderzoek een eigen richtlijn gevolgd. De waarden hiervan liggen 8-10 dB lager dan wanneer de officiële richtlijn zou zijn gevolgd. Dat een onderzoeksbureau zomaar van de officiële richtlijn afwijkt is onacceptabel. Een te nemen besluit wordt zodoende op niet-wettelijke basis genomen en kan dus niet.

De tram bevindt zich vlakbij onze achtertuin en als we naar het model kijken, komt de tram dusdanig hoog dat hij boven onze schutting uitkomt en we dus niet meer rustig in onze achtertuin of onze kamers kunnen zitten zonder dat er mensen naar ons kijken. In onze informatiebijeenkomsten zijn ons geluidsschermen beloofd (mocht zelfs 3 meter hoog), maar op de inloopbijeenkomst van 13 juni is hier ineens geen sprake meer van. Voor de mensen van Buitendijks die al bedrogen uitkomen met de koop van hun huis is dit uiteraard onacceptabel.

Antwoord
Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke)

inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs het tracé. Bij uw deel van het tracé wordt inderdaad voorgesteld een groen ingepast geluid en zichtwerend scherm van 3 meter hoog te plaatsen. Op het filmpje dat tijdens de inloop is getoond, werden alleen de wettelijk verplichte maatregelen getoond. Vervelend dat dit voor u verwarring heeft veroorzaakt. Het 3D model, dat op de website (www.stadsregioamsterdam.nl/uithoornlijn) is te downloaden, geeft alle opties weer.
De invoerwaarde type tram van de rekenmethode uit 2012 voorziet nog niet in de stillere trams die tegenwoordig worden gebouwd. Er zit zo'n groot verschil tussen praktijk en invoer dat dit gecorrigeerd moet worden bij de invoer. Anders kloppen de geluidsberekening en uitkomsten niet. Hier is een studie naar gedaan en daaruit is gekomen dat een correctie moet worden toegepast zoals in het geluidsrapport staat beschreven. Er is niet van de officiële rekenmethode afgeweken. Er is een onderbouwde correctie op de invoer (type tram) doorgevoerd.

Inspreker 305 Reactie 781
Waar wij ons uiteraard ook zorgen om maken, is de waardevermindering van ons huis. Deze wordt onverkoopbaar en wij willen zeker verhuizen als de trambaan er komt. Dit zal onmogelijk worden zonder een enorme restschuld achter te laten, wat ons de rest van ons leven in grote problemen zal brengen.

Antwoord
Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 305 Reactie 782
Verder maken wij ons grote zorgen over de toenemende criminaliteit die zeker zal komen als de tramlijn er komt. Feit is dat toen destijds de tramlijn 51 in Amstelveen kwam politiekorpsen buiten de regio ingezet werden om het regionale korps te helpen, omdat de criminaliteit ineens enorm steeg. In die tijd woonde ik 500 meter bij het eindpunt van de tramhalte vandaan en het aantal diefstallen steeg aanzienlijk.

Antwoord
De gemeente Amstelveen heeft geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit is gestegenin de directe omgeving van de Amstelveenlijn.
Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en ‘schoon&heel’. Voor het Programma van Eisen (PvE) voor de Concessie Amstelland-Meerlanden is een risicoanalyse sociale veiligheid in het openbaar vervoer uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het niveau van sociale veiligheid in het huidige openbaar vervoer in Amstelveen gelijk is aan Uithoorn. Uit deze risicoanalyse blijkt ook het aantal meldingen van incidenten gelinkt aan het OV weliswaar hoger is in Amstelveen, maar dat dit hogere aantal meldingen in verhouding staat tot het grotere aantal reizigers in Amstelveen ten opzichte van Uithoorn. Deze risicoanalyse is opgenomen als bijlage bij het genoemde PvE.
Daarnaast is er camerabewaking in de voertuigen en besteedt de vervoerder (verplicht) veel aandacht aan de sociale veiligheid.

Inspreker 305 Reactie 783
Wij hebben ons huis gekocht met de mededeling dat er een mogelijk busbaantracé zou komen. Hier zouden wij dan ook weinig problemen mee hebben. De bussen gaan als het goed is vanaf 2020 elektrisch rijden dus deze hoor je helemaal niet meer. Daarnaast hebben de bussen geen harde bel geluiden als de deuren open en dicht gaan. Deze geluiden worden door mensen die in de buurt van een tramhalte wonen als zeer storend ervaren. Verder is er in een bus sociale controle van de buschauffeur en in de tram niet. Ik heb voorheen veel met de tram moeten reizen en veel criminaliteit in de tram gezien en meegemaakt. Denk hierbij aan zaken als

brandstichting, aanranding en diefstal, zowel in de tram als daarbuiten. Als reiziger gaat onze voorkeur dus ook uit naar een bus.
Als dagelijkse reiziger naar Amsterdam Centrum vragen wij ons af wat iemand ermee opschiet dat een trambaan maar tot zuid WTC gaat. Iedereen die met het openbaar vervoer reist weet dat de aansluitingen vrijwel nooit gestroomlijnd lopen. Wanneer iemand in Uithoorn niet in de buurt van de trambaan woont, moet hij al twee keer overstappen om in Amsterdam Centrum te komen, terwijl er nu door heel Uithoorn een directe verbinding is. De meeste mensen zullen niet willen dat ze twee keer moeten overstappen, dus zullen dan de auto (de fiets laten de meeste echt thuis staan) pakken en deze in onze wijk proberen te parkeren. In onze wijk is nu al een groot parkeerprobleem, mensen die twee auto's hebben parkeren al dubbel omdat er geen ruimte is. Dit probleem zal door de Uithoornlijn vele malen groter worden.
Een andere reden waarom wij als reiziger tegen zijn is mogelijke uitval door de tram door storingen en ongelukken. Helaas gebeurt dit met de huidige trams vrij regelmatig en rijden de trams gelijk niet meer. Met een bus zal allen de desbetreffende bus uitvallen en is er sprake van hooguit een kwartier vertraging, bij uitval van de tram kan dit oplopen tot minstens een uur. Helaas heb ik meerdere malen in een tram gezeten die stil kwam te staan tussen twee perrons in waarna het minstens een uur duurde voordat hij weer ging rijden.

Antwoord
U geeft aan dat u geen moeite zou hebben met de komst van een bus, omdat u daar al op had gerekend. De geluidsbelasting en frequentie van de tram wijken naar verwachting niet veel af van de HOV-bus waarmee u rekening hield. Dat komt vooral om dat er nieuw geluidsarm trammaterieel gebruikt zal worden. Na de ombouw van de Amstelveenlijn is dat deel van het tracé minder storingsgevoelig dan de huidige sneltram 51. Bij verstoringen is het mogelijk via overloopwissels een deel van de dienstregeling in stand te houden. Bij geplande werkzaamheden of langdurige verstoringen worden, net als nu, bussen ingezet. Het huidge bussysteem functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk. Hierin zullen de bussen vanuit Uithoorn al minder vaak Amsterdam centrum inrijden en er zullen helemaal geen bussen meer naar Amsterdam Centraal Station doorrijden.
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Dit past binnen de nieuwe visie van hoogwaardige lijnen met knooppunten. Een dergelijke verbinding past bovendien niet binnen het Stadsregiobeleid om parallelliteit te voorkomen, en levert extra exploitatiekosten op.
Op deze 'ruggengraat' in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.

Inspreker 305 Reactie 784
Naast het parkeerprobleem in onze wijk, zorgt de tram voor een nieuw probleem. Hoe komen wij onze wijk nog uit als een tram om de zes minuten (dus met een beetje pech om de drie minuten) langskomt. Nu is het door al het schoolverkeer al lastig de straat uit te komen, laat staan als er straks ook nog een trambaan is die de kruising elke drie minuten afsluit.

Antwoord
Er zijn verkeerstellingen gehouden op de kruispunten waar de tram het overig verkeer passeert. Het aanpassen van de ontsluiting van de wijk Buitendijks is niet noodzakelijk vanwege het geringe aantal verkeersbewegingen. Het zou vanuit inrichting wel de voorkeur hebben.
Enkele bewoners hebben tijdens de participatiebijeenkomsten laten weten de wijk liever via de Faunalaan ontsloten te zien, maar niet duidelijk is of deze mening door de meeste bewoners wordt gedeeld. In deze consultatie is ook al gereageerd door bewoners van de wijk die dat niet wensen. In de planuitwerkingsfase zal in overleg met de bewoners van de wijk een definitieve keuze worden gemaakt.
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Voor de autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.

Inspreker 305 Reactie 785
Verder willen we nog aandragen dat het erg ver gezocht is om als pluspunt van de tramlijn het toerisme te noemen. Denkt de gemeente nu echt dat toeristen uit Amsterdam met de tram hierheen gaan komen om eens lekker langs de Amstel te kunnen fietsten? Vanuit Amsterdam fiets je al lekker langs de Amstel en Uithoorn heeft veel minder te bieden dan Amsterdam en Amstelveen. Dit zogenaamde voordeel is veruit lachwekkend te noemen.

Antwoord
Het college van Uithoorn kiest voor de voorkeursvariant omdat een tram de gemeente het meest duurzame openbaar vervoer systeem geeft dat ook in de toekomst het meeste kans heeft behouden te blijven. Zij verwacht inderdaad ook gunstige neveneffecten op het ondernemingsklimaat, waaronder een mogelijk positief effect op het toerisme, als gevolg van de komst van de tram. Dat is gebaseerd op ervaringen elders bij de komst van hoogwaardig vervoer naar een bestemming. Dit is een een belangrijk neveneffect, maar het gaat primair om het openbaar vervoer.

Inspreker 305 Reactie 786
Kortom wij zijn tegen de Uithoornlijn vanwege,
Geen woongenot meer in onze huidige woning door geluidsoverlast, toenemende criminaliteit en schending van onze privacy
Waardedaling van onze woning
Onveiligheid kruisingen tram
Grotere onveiligheid in tram dan in bus door ontbreken sociale controle
Komende parkeerproblemen in onze wijk
Mindere bereikbaarheid Amsterdam Centrum door het vele overstappen
Wanneer de Uithoornlijn er ondanks de protesten van vele bewoners toch komt willen wij de volgende aanpassingen:
Een geluid- en zichtscherm van minstens 3 meter hoog tussen mijn tuin en de trambaanEen parkeerverbod voor Buitendijks voor buitenstaande voertuigen
Een veiligere kruising bij Aan de Zoom, het zou verschrikkelijk zijn als door deze onveilige situatie mensen komen te overlijden.
Schadevergoeding voor de waardevermindering van ons huis

Antwoord
In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé en voor de kruisingen. Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een

bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 305 Reactie 787
Wat wij verder nog kwijt willen is dat wij het gevoel hebben dat het besluit dat de Uithoornlijn er komt al genomen is, zelfs voordat de plannen bij ons bekend werden. Wij hadden als we dit geweten hadden ons huis nooit gekocht en voelen ons erg in de kou gezet door de gemeente Uithoorn

Antwoord
De gemeente is na het besluit tot een planstudie begin 2015 direct begonnen met een intensief participatie en communicatietraject. In 2012 was de gemeente op de hoogte van de uitvoering van een quickscan door de Stadsregio. Dit onderwerp is juli 2012 in een Raadsvergadering besproken. Naar aanleiding hiervan heeft de Nieuwe Meerbode op 1 augustus 2012 een artikel over de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn op de voorpagina geplaatst. De gemeente heeft de uitvoering van een quickscan juni 2012 doorgegeven aan de ontwikkelaar, vanuit het idee dat deze de directe contacten met geïnteresseerden onderhield. De ontwikkelaar heeft ons desgevraagd laten weten dat in de verkoopgesprekken het onderzoek naar een eventuele tram door hen is benoemd. Bij een keuze voor het moment en de wijze van communiceren weegt de gemeente af wat de zekerheid is van plannen en in hoeverre ze afwijken van bestaande plannen. In dit geval kon een hoogwaardige bus al worden verwacht. De hoogwaardige tram wijkt voor wat betreft frequentie en geluidsbelasting niet of nauwelijks af van een HOV-bus. Van 2 tot en met 29 juni was de consultatieronde van de Uithoornlijn. Alle reacties die ind eze periode zijn ingestuurd - zoals de uwe- zijn opgenomen in deze reactienota. Op basis van deze reactienota wordt het definitieve voorstel geformuleerd dat wordt voorgelegd aan de gemeenteraden van Uithoorn enAmstelveen, aan Gedeputeerde Staten van Provincie Noord-Holland en de Regioraadvan de Stadsregio Amsterdam. Zij besluiten in het najaar over het al dan niet voortzetten van de plannen voor de Uithoornlijn. Er is dus nog geen besluit genomen.

Inspreker 306 Reactie 788
Ik kan maar één ding zeggen: Doe het niet! Zorg dat die Uithoornlijn er niet komt.

Begrijpelijk dat jullie gedwongen worden door grotere zus Amsterdam, en misschien worden jullie ook wel beloond met omkoperijtjes, maar hou je recht, en doe het niet!

De argumenten:
1. Het is belachelijk veel geld voor iets dat niet zoveel oplevert.
2. Jullie hebben al een heel verleden van mislukkende megalomane projecten. Leer daar toch eens van!

Antwoord
De afweging van de besteding van publiek geld is aan de gemeenteraden en de regioraad.

Inspreker 306 Reactie 789
3. Ik wil een goede verbinding met Amstelveen, de scholen en het winkelcentrum 4. De sneltram is maar 1 lijn, zoveel wijken komen dan zonder OV te zitten, wie brengt mijn oude ouders straks naar de tram?
5. De busverbindingen zijn nu zo goed,6. Als er iets gebeurt of er gaat er een stuk, is er geen alternatief en blijf je opgesloten in je dorp

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
In de ‘Lijnennetvisie’ (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor

(Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 306 Reactie 790
7. Veiligheid, wie legt er nu een tram aan in een wijk met zoveel scholen en sportvelden

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit.Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp inalle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt opveiligheid. Een onafhankelijke commissie (safetyboard) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed isdoorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet ingebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt eenveiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 306 Reactie 791
8. Dat de Zijdelweg/ Bovenkerkerweg volstaat is alleen maar omdat andere routes eerder zijn afgesloten 9. De natuur. Ik wil dat er zoveel mogelijk overblijft en heb geen zin in een tramdijk.
10. Ik heb net als veel anderen claustrofobie, en durf niet in een tram.

Antwoord
Het is niet helemaal duidelijk wat u bedoelt met uw opmerking "dat de Zijdelweg/ Bovenkerkerweg volstaat is alleen maar omdat andere routes eerder zijn afgesloten". Daarom kunnen we daarop helaas niet verder reageren.
Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Deze daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de tram zodanig in te passen dat er sprake blijft van een groene uitstraling.
Het is vervelend voor u dat u door claustrofobie geen gebruik van de tram zult maken.

Inspreker 307 Reactie 792
Graag wil ik mijn bezwaar indienen betreft de "Uithoornlijn".
Buiten het feit dat de sneltram straks via onze achtertuin (op de dijk aan langs de baan 16) gaat rijden
Is ook ons uitzicht, ons geluidsoverlast, ons woongenot, onze veiligheid, onze bereikbaarheid ,en onze huizenwaarde straks enorm verslechterd.

De bewoners van langs de baan 2 t/m 16 hebben als eerste een kennismakingsgesprek gehad met stadsregio i.v.m. de evt. toekomstige Uithoornlijn.
Er werd gesproken over onze wensen dat ALS deze er zou komen, Hoe hij er dan zou komen en welke aandachtspunten het zou krijgen wat in onze woongenot tot verbetering zou komen.
We zijn nu inmiddels dus ruim verder. Er word alleen nog maar gesproken over, bezuinigingen, dat hij er komt en de Uithoornaars worden voor het lapje gehouden.

Er zijn absoluut geen onderzoeken gedaan, ten treuren van heel veel belangstellende, naar een eventuele alternatieve route, die langs de shellstation. Afgeblazen, onmogelijk dus geen optie. Basta!
En al helemaal niet te spreken over geluidsschermen aan de dijk, verzinken, groenstrook etc.
Nee daar is geen geld meer voor , die kostten zijn voor de bewoners.

Zegt u nu zelf, wij hebben hier niet om gevraagd. Een gezin met een gewoon inkomen kan gemeente Uithoorn niet voor deze kosten op laten draaien. En al helemaal niet sjiek, als wij in het beginstadium een goed gesprek hebben gehad waarin wij onze wensen hebben aangegeven. Niets van dit alles vind ik nog terug. Er word nergens over gesproken. En dan te bedenken over vele andere zorgen die zich met zich mee zullen brengen en waar, serieus, absoluut niet over word nagedacht.

Er moet bespaard worden en bezuinigd, maar waar zijn we in hemelsnaam mee bezig als dit vele miljoenen moet gaan kosten, terwijl onze ouderen in hun eigen ontlasting liggen puur omdat er te weinig verplegend personeel is.
Als er gezinnen , ook in Uithoorn zijn, die moeten vragen naar hulp vd voedselbank?
Besparen, bezuinigen, maar voor wie?
Voor de grote meneren en mevrouwen die binnen de gemeente en de politiek hun kwaliteiten willen laten zien en een extra bonus binnenslepen door wat ze “GEPRESTEERD” straks met de aanschaf van de Uithoornlijn?
Laat al deze “Belangrijke” mensen eens daadwerkelijk een kijkje in de praktijk gaan nemen, ervaren wat de burger/bewoner ervaart, in plaats van vergaderen, bespreken en zogenaamd onderzoeken verrichtten die niet zijn verricht op vele punten. Pas dan mogen deze “belangrijke” mensen echt een goede beslissing gaan nemen. Fouten zijn menselijk, is een hele bekende slogan.
Ik denk dat dit de allergrootste fout zal zijn die er gemaakt gaat worden. En dan zit gemeente Uithoorn met een heel groot probleem, zowel financieel als emotioneel.

Ik vraag u heel goed deze punten mee te nemen, en te overwegen welke stappen hiermee zullen worden gezet. Helaas ben ik als Uithoornse burger zogenaamd meegenomen in dit avontuur.
Zogenaamd onder het mom,..wat vinden wij er van en wat willen wij. Wat wij willen staat als een paal boven water. Dat antwoord is bekend.

Het is helaas al besloten ,dat is vast en zeker! Maar een slechte zaak, als de Uithhornlijn doorgaat zoals het nu gepland staat gaan er heel veel problemen ontstaan. Maar dan is het kwaad geschiet.

Een noodkreet daarom op zijn plaats. Luister naar ons, als bewoners en als ervaringsdeskundigen.
“LUISTER”
Bedankt voor uw aandacht.

Antwoord
Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé nu een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201.
Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling “Meer OV voor minder geld” wordt hiermee niet gehaald.

Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.
U geeft aan dat er geen geld is voor maatregelen die de overlast van de eventuele tram beperken voor de omwonenden. Dat is niet juist. In het inpassingsontwerp zijn alle wettelijke maatregelen (geluidsschermen) opgenomen. Om te bepalen welke bovenwettelijke maatregelen genomen worden, is de input uit de drie participatierondes en deze consultatie gebruikt. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.
Van 2 tot en met 29 juni liep de consultatieronde van de Uithoornlijn. Alle reacties die in deze periode zijn ingestuurd - zoals de uwe- wordt opgenomen in de reactienota. Op basis van deze reactienota wordt het definitieve voorstel geformuleerd dat wordt voorgelegd aan de gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen, aan Gedeputeerde Staten van Provincie Noord-Holland en de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam. Zij besluiten in het najaar over het al dan niet voortzetten van de plannen voor de Uithoornlijn.

Inspreker 307 Reactie 793
Buiten het feit dat de sneltram zo'n gemiddeld 8 tot 16 keer langs onze achtertuin zal denderen, ook dat onderzoek is niet compleet, denk ik aan de veiligheid van onze kinderen,

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safetyboard) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet ingebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 307 Reactie 794
onze ouderen die nu met de bus naar de winkels gaan en dat kleine stukje sociale beleving kwijt zullen raken, omdat ze te ver moeten lopen naar een bushalte.

Antwoord
Voor hoogwaardig openbaar vervoer is een maximale afstand van 800 meter algemeen aanvaard. Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast wordt ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 307 Reactie 795
Het parkeerprobleem die zich zullen voltrekken in onze woonwijk, ook hierdoor aantrekkelijk is voor criminaliteit. Helaas is dit 2016 waar we in leven.
Het kleine beetje groen en sociale aangelegenheid wat deze dijk zich bied, honden uitlaatplaats, zoveel zijn er niet meer in Uithoorn waar de honden even lekker los kunnen ravotten. dat ook dat in Uithoorn moet worden geschrapt!
Er gaan files en drukte ontstaan rond de randweg.

Antwoord
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Voor de autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Het is juist dat bij een passerende tram het kruisende verkeer zal moeten wachten. Er zijn en worden verkeerstellingen gehouden op de kruispunten waar de tram het overig verkeer passeert. De tellingen laten een rustig verkeersbeeld zien. Bij het inpassen van een trambaan zal hier nagenoeg geen verkeershinder door ontstaan, anders dan een tijdelijk oponthoud bij passeren van een tram die te vergelijken is met een zeer rustig kruispunt waar stoplichten staan.

Inspreker 308 Reactie 796
Ik ben tegen de komst van de tram volgens het voorgestelde trace met de volgende argumenten:
- Op termijn zullen bestaande busverbindingen wegbezuinigd worden waardoor de loopafstanden naar de tramhaltes enorm worden

Antwoord
Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 308 Reactie 797
- De veiligheid voor alle kinderen op weg naar de Brede School en sportvgelden komt in het gedang en filvorming door al het autoverkeer van ouders die kinderen halen/brengen dat moet stoppen voor de tram

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt.
Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.
Er zijn bij de kruispunten Randweg, Bieslook en Aan de Zoom op 12 dagdelen tellingen uitgevoerd, verspreid over meerdere seizoenen en verschillende dagen in de week. Op die manier is er een representatief beeld van het verkeer op deze kruispunten. De Randweg kenmerkt zich als een zeer rustige 50 km-ontsluitingsweg. Tijdens de momenten dat school of sport begint of uitgaat is het iets drukker. Automobilisten kunnen goed de

wijk uitkomen als er een tramkruising op de Randweg komt. Dit is ter controle gesimuleerd in een verkeersmodel met de waargenomen verkeerbewegingen per 15 minuten en de beoogde tramfrequentie.

Inspreker 308 Reactie 798

- Het argument dat eindhalte bij het spoorhuis moet zijn om "Uithoon centrum"bereikbaar te maken is belachelijk, Niemand uit Amsterdam of Amstelveen wil naar de Boekhandel of het terrasje in Uithoorn met de tram.

Antwoord

Er is geconstateerd dat bij een eindpunt Dorpscentrum 200 extra reizigers gebruik maken van de tram en dat 500 reizigers minder hoeven over te stappen. Bovendien heeft het eindpunt Dorpscentrum een positieve invloed op het imago en de uitstraling van de tramlijn, de toeristische aantrekkelijkheid en de ontwikkelingsmogelijkheden van het centrum van Uithoorn. De bereikbaarheid verbetert en de kansen voor parkeren zijn groter.

Inspreker 308 Reactie 799

- Er zal een enorme parkeerdruk ontstaan bij de haltes, net als nu veel mensen uit Uithoorn en omstreken hun auto bij haltes van lijn 51 in Amstelveen parkeren om naar het centrum te reizen zal het hele achterland van Uithoorn bij de haltes in Uithoorn zijn auto parkeren om met de tram naar Amstelveen/Amsterdam te gaan. Die ruimte is er niet bij de geplande station, wat krijgen we dan? Vergunning/betaalt parkeren?

Antwoord

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto’s en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Voor de autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.

Inspreker 308 Reactie 800

- De tram is geplanned op 5 meter van mijn tuin/steiger te gaan rijden over wat nu een groene strook is (spoordijk). Niet er achter (ruimte zat) maar er op. Vooralsnog vind men de overlast "beperkt"en lijkt het jullie niet nodig om geluid/zichtschermen te plaatsen. Absurd en een enorm waardeverlies voor mijn woning.

Antwoord

Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.
Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 308 Reactie 801

Alternatieven:
- 1-Eindhalte bij Mc Donalds. Enorme besparing omdat passeren N201 en doortrekken in Uithoorn niet nodig is. Ruimte voor parkeerders uit de regio. Busstation kan ook hierheen, dat dit enorm duur zou zijn is grote onzin, je bespaard immers enorm door de lijn hier te stoppen. Je laat 1 bus als ringlijn door Uithoorn rijden om passagiers van/naar de tram te brengen.
- 2- Trace over Zijdelweg, is breed genoeg, enorm veel minder overlast voor omwonenden, de zijdelweg ligt centraal in Uithoorn dus ideaal voor opstappers en bij de eindhalte in de buurt van de oude N201/de Kwakel is ruimte om parkeergelegenheid voor de regio te creeeren.

Antwoord

1- Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé nu een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling “Meer OV voor minder geld” wordt hiermee niet gehaald. Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.2
- In de notitie tracékeuze zijn drie routes onderzocht: over de voormalige Spoordijk, langs de Zijdelweg en langs Europarei. Voor het tracé Zijdelweg geldt dat de aanlegkosten hoger zijn dan het Spoordijktracé, onder meer door noodzakelijke aankoop van grond en aanpassingen aan wegen en kruispunten. Ook de jaarlijkse exploitatie kosten zijn hoger omdat de tram minder goed kan doorrijden. Dat komt door een aantal drukke kruispunten en krappe bochten. Bovendien moeten enkele zeer drukke verkeersstromen gekruist worden waar het openbaar vervoer geen prioriteit kan krijgen. Dat alles zorgt voor een langere reisti jd voor reizigers. Bij het tracé langs Europarei ligt het aantal reizigers lager dan bij het Spoordijktracé doordat de tram aan de rand van de bebouwde komt ligt. De jaarlijkse exploitatie kosten zijn mede daardoor hoger. En de reistijd is op dit tracé ook langer. Bovendien komt de tram dan niet bij het busstation Uithoorn. De betrouwbaarheid van de reistijd over het Europarei-tracé hangt erg af van de manier waarop de tram de Zijdelweg kan oversteken. Alles overziend heeft de stuurgroep er voor gekozen het tracé over de Spoordijk verder uit te werken en de overige twee tracés niet.

Inspreker 309 Reactie 802

Op zich ben ik heel positief over het plan om de tramlijn door te trekken naar Uithoorn. Dat we niet meer zonder overstappen naar Amstelveen Centrum kunnen is een minpuntje, maar daar valt mee te leven.
Het wegvallen van de 170, en daardoor dus een bus binnen Uithoorn is wél een heel groot probleem. Op de bijeenkomst in de Thamerkerk lag de focus op de tramlijn en kreeg ik helaas geen overtuigend antwoord of er goede alternatieven voor de 170 kwamen. Mijn moeder is 85 jaar, woont in de buurt van het busstation en gaat geregeld naar de Meerwijk en het Amstelplein, hiervoor is ze wel afhankelijk van de huidige 170.
Samenvattend, een tramlijn is prima maar dat mag niet ten koste gaan van OV binnen de dorpsgrenzen.

Antwoord

U geeft aan dat u voorstander bent van de komst van de Uithoornlijn, maar dat u het van belang vindt dat er binnen Uithoorn openbaar vervoer blijft bestaan. Op dat onderdeel kunnen we u geruststellen. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht.

Inspreker 310 Reactie 803

Bij deze wil ik bezwaar maken tegen de plannen voor de Uithoornlijn. Wij als jong gezin zien het totaal niet zitten dat er een tram door Uithoorn komt te rijden om de volgende redenen:
Door de komst van deze tramlijn wordt het een stuk drukker in Uithoorn. Uithoorn wordt nu gekenmerkt door een relatief rustige groene omgeving met een dorpse uitstraling. Dit is voor veel mensen de reden geweest om naar Uithoorn te verhuizen. Dit karakter zal verdwijnen met de komst van de Uithoornlijn. Het wordt stadser en dat is doodzonde.
De tram zal voor een groot deel komen te lopen door de oude (rustige) wijk Thamerdal. Wij zijn zelf woonachtig in deze wijk. De tram zal dicht langs huizen komen te rijden en daardoor leiden tot geluidsoverlast van de direct omwonenden. Waarschijnlijk zal een groot deel van Thamerdal hier last van hebben, zo groot is de wijk niet, huizen staan dicht op elkaar. Veel huizen zijn oud (jaren ’50) en nog slecht geïsoleerd.

Antwoord

Het groene karakter van de oude spoordijk zal met de komst van een trambaan veranderen. Of de komst van een tram meer gevolgen heeft voor het groene en dorpse karakter van Uithoorn is voor iedereen een persoonlijke beoordeling.
Uit het geluidsonderzoek blijkt dat er op het deel van het tracé waar de tram en de bus samen rijden, geluidswerende maatregelen nodig zijn. Dat is inderdaad in de wijk Thamerdal en heeft vooral gevolgen voor de direct aanwonenden. Nu zijn er zichtschermen aanwezig. Deze worden vervangen door geluidswerende schermen. Er zal dan geen sprake meer zijn van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde en op straatniveau zal er zelfs veelal sprake zijn van een (lichte) verbetering van het geluidssniveau.

Inspreker 310 Reactie 804

We hebben in Uithoorn goede busverbindingen en een prachtig busstation. Dit is voldoende voor de bewoners van Uithoorn om te reizen. Hier hoeft echt niet nog een verbinding bij in de vorm van een tram.

Antwoord

Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
In de ‘Lijnennetvisie’ (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrij liggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 310 Reactie 805

De tramverbinding zal ongetwijfeld leiden tot extrahangjongeren in Uithoorn. Het wordt immers makkelijker om uit verveling ‘even in Uithoorn te gaan kijken’ en daar wat rond te hangen. Bijvoorbeeld door jeugd uit

Amstelveen of Amsterdam. Hier zullen we als bewoners van Uithoorn last van hebben: troep op straat, overlast etc.
Ik hoop dat de gemeente Uithoorn zich nog eens goed achter haar oren krapt als het gaat om deze tramlijn. Het dorpse karakter van Uithoorn gaat verloren en we krijgen er allemaal overlast voor terug.

Antwoord
Bij de planuitwerking zal rekening worden gehouden met de inrichting van de haltes om sociale veiligheid te bevorderen en bijvoorbeeld " hangen" te voorkomen.

Inspreker 311 **Reactie 806**
Deze inspraakreactie is door de inspreker teruggetrokken.

Antwoord
Niet van toepassing

Inspreker 312 **Reactie 807**
Wij hebben het gevoel dat u ons lelijk in de kou laat staan als bet om bet doortrekken van de Amstelveenlijn naar Uithoorn gaat. Wij hebben grote bezwareu tegen de aanleg ervau net als tenminste ruim 1100 andere inwoners van Uithoorn. Maar het college doet helemaal niets met de bezwaren. En niets met de petitie en veimijdt vooral discussie. Din. Polak uoemt in het artikel in het Parool alleen maar voordelen op en heeft geen enkel oog voor de bezwaren. Daannee doet hij de waarheid geweld aan. Hij veimijdt angstvallig het te hebben over het wegvallen van buslijnen, veiligheidsrisico's en overlast voor tientallen huizen in Uithoorn. Daamaast doet het B&W ook heel weinig om in gesprek te komen met inwoners van Uithoorn. Er is geen enkel moment geplaud om in gesprek te komen met de inwoners. Met verschuilt zich makkelijk achter de stadsregio. Er is wel een inloop bijeenkomst georganiseerd door de stadsregio. Maar bij een dergelijke bijeenkomst wordt ook vooral venneden dat er een echte discussie kan komen. Laat staan dat het B&W daar aanspreekbaar is. Het lijkt erop dat din. Polak zich meer gelegen laat liggen aan de stadsregio dan aan de inwoners van zijn eigen gemeente. Dat helpt niet om erg veel vertrouwen te hebben in het B&W als het gaat om zorg voor de inwoners. Wij vragen u dringend om meer van u te laten zien en niet alleen als propagandist van de Uithoorniijn of verlengstuk van de stadsregio, maar als een bestuur dat er is voor haar inwoners.

Antwoord
U geeft aan dat u meent dat het college onvoldoende oog heeft voor de bezwaren van de bewoners en voor de nadelen door het verdwijnen van de directe verbinding emt Amstelveen/Amsterdam en de veiligheid. Ook geeft u aan dat u wenst dat er bij de besluitvorming ruimte is voor inwoners om in te spreken. U baseert zich deels op een artikel in het Parool. Dat artikel is een beperkte weergave van het standpunt van het college, waarvoor wij verder geen verantwoordelijkheid hebben. Het college van Uithoorn heeft zich inderdaad uitgesproken voor de voorkeursvariant. Het spreekt voor zich dat veiligheid daarbij een randvoorwaarde is. In het proces is en blijft daar dan ook continue aandacht voor. Bij de keuze voor de voorkeursvariant heeft het college de kanttekening gemaakt dat er naast de wettelijk verplichte maatregelen, ook maatregelen moeten worden getroffen om de effecten voor direct aanwonenden te beperken waar dat niet verplicht is. Dit is mede ingegeven door de input die de projectorganisatie tijdens de participatiebijeenkomsten heeft ontvangen.
Het college is zich er goed van bewust dat de directe buslijnen verdwijnen. Het college zag wel meerwaarde in het in stand houden van een directe busverbinding met Amsterdam/Amstelveen. Het bleek echter niet haalbaar de andere partijen ertoe te bewegen dit te accepteren, vooral vanwege het beleid om parellelle verbindingen te vermijden en de extra exploitatiekosten. Het college heeft er voor gekozen om toch voor de Uithoornlijn te gaan, omdat een tram meer garantie geeft dat Uithoorn voor de langere termijn een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding met Amsterdam/Amstelveen behoudt. De busverbindingen met Hoofddorp-Aalsmeer, De Ronde Venen-Wilnis en Alphen aan de Rijn blijven in stand. De gebieden in Uithoorn die niet direct in de nabijheid van de Uithoornlijn liggen, zullen een reguliere busverbinding behouden. Hoe dat er precies uit komt te zien, wordt in overleg met de nieuwe concessiehouder nader ingevuld.
In het najaar besluit (onder andere) de gemeenteraad van Uithoorn of de Uithoornlijn er moet komen. Daarvoor wordt een inspraakgelegenheid geboden. Hierover wordt nog uitgebreid gecommuniceerd.

Inspreker 313 Reactie 808

Met grote verbazing heb ik kennis genomen van de plannen om de tram uit Amstelveen door te trekken naar Uithoorn. Mijn vrouw en ik zijn vanuit Amstelveen naar Uithoorn verhuist mede voor de rust en het dorpse karakter. Een tram veroorzaakt veel geluidsoverlast en trekt allerlei verkeerde mensen naar het dorp. Dit heb ik zelf gezien toen de tram in Amstelveen gebouwd werd. Het rustige dorpse karakter van Uithoorn zal nooit meer zo zijn als dat het nu is. Altijd herrie van de tram altijd herrie van de overgangen.

Antwoord

Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs het tracé.

Inspreker 313 Reactie 809

De toegevoegde waarde van de tram is nihil aangezien er een prima busnetwerk aanwezig is in Uithoorn. Juist dit busnetwerk richting Amsterdam centrum via het centrum van Amstelveen en de hockeyvelden bij het Amsterdamse bos waren een groot plus punt voor Uithoorn.
We wonen op het Herman Gorterhof een straat die verweg zal liggen van alle haltes van de tram zoals die nu bedacht is. Dit kost een dus een hoop meer reistijd En dan het laatste punt wat mijn zorgen baart is dat er minder bussen gaan rijden. Uithoorn heeft nu een fantastisch busnetwerk, verbindingen met Schiphol en Amstelveen zijn perfect vanuit heel Uithoorn. Voor een halte hoeft men vrijwel nergens ver te lopen. Dit word met maar 3 tramhaltes wel anders. Ik en mijn man zijn tegen het doortrekken van de Uithoornlijn.

Antwoord

Het huidige bussysteem functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk.
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Dit past binnen de nieuwe visie van hoogwaardige lijnen met knooppunten. Een dergelijke verbinding past bovendien niet binnen het Stadsregiobeleid om parallelliteit te voorkomen, en levert extra exploitatiekosten op.
Op deze ‘ruggengraat’ in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar ‘oude’ bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de

meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.

Inspreker 313 Reactie 810
In andere wijken is het niet veel beter, ja er is openbaar vervoer in de buurt maar de tram snijdt de wijk in tweeën en veel kinderen zullen over de trambaan moeten steken om naar de scholen te fietsen, dit is vragen om (dodelijke)ongelukken. In Amstelveen zijn er ook al veel slachtoffers gevallen.

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een 'gewone' lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel van de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. Overigens worden de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 313 Reactie 811
Ook vind ik de kosten van het aanleggen van de tram veel te hoog voor Uithoorn. Deze kosten zullen in de praktijk nog hoger uitvallen. Hier kunnen we de aanleg van de Noord-Zuidlijn in Amsterdam als voorbeeld voor nemen.

Antwoord
In iedere fase van een project wordt een raming gemaakt en er vindt een second opinionplaats op de raming van de kosten. In de planstudie is een raming gemaakt van het tracé met drie haltes (eindpunt Dorpscentrum). In deze raming bedragen de aanlegkosten tussen de 55 en 60 miljoen euro. Met dit cijfer is ook gewerkt in de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse en is op deze basis vergeleken met de andere tram-en busvarianten. Voor het voorkeursbesluit in het najaar is de second opinion op de raming afgerond. Hoe verder je een project uitwerkt, hoe zekerder je kunt zijn van de juistheid van de raming. In het project is tevens ruime aandacht voor risicomanagement.

Inspreker 314 Reactie 812
Ik maak hierbij bezwaar tegen de Uithoornlijn omdat ik vrees voor:
Langere reistijden; Grotere loopafstanden door opheffen van buslijnen;

Antwoord
Het huidige bussysteem functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk.
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en

Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Dit past binnen de nieuwe visie van hoogwaardige lijnen met knooppunten.
Op deze 'ruggengraat' in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.

Inspreker 314 Reactie 813
Waardedaling van woningen tot onverkoopbaar voor diverse woningen

Antwoord
Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 314 Reactie 814
Gezondheidsschade: elektrisch magnetische velden en straling; Fijnstofoverlast van metalen deeltjes; Geluidsoverlast met ernstige verstoring van de slaap; Daling van het woongenot: totaal 156 trams op 1 etmaal van 04.00 - 01.00

Antwoord
Er is geen risico voor de gezondheid door elektromagnetische straling. Bij slijtage komen deeltjes vrij zoals kleine ijzerslijpsels van de rails of koperdeeltjes van de bovenleiding. Dit zijn zware deeltjes die op en rond de trambaan vallen. Ze zijn niet schadelijk voor de gezondheid. Deze deeltjes moet niet worden verward met de term fijnstof die uit dieselverbrandingsmotoren komt. Een tram veroorzaakt geen fijnstof omdat deze elektrisch wordt aangedreven. Langs het voorkeurstracé is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd. Per woning is uitgerekend hoeveel geluid er gemiddeld op de gevel komt als een tram over dit tracé gaat rijden. Op basis van dit onderzoek is duidelijk waar wettelijk vereiste maatregelen in de vorm van geluidsschermen moeten worden genomen om onder de voorkeursgrenswaarde te blijven. Dit is het geval op een aantal locaties waar sprake is van een combinatie bus en tram op de huidige busbaan. Deze geluidsschermen zijn opgenomen in het inpassingsontwerp en maken onderdeel uit van de huidige kostenraming.

Inspreker 314 Reactie 815
Dalende verkeersveiligheid; Toename criminaliteit, zoals inbraken en straatroof;

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is

doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld. In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt.
Er zijn geen onderzoeken waaruit blijkt dat de stijging van criminaliteit in een bepaald gebied wordt veroorzaakt door de komst van een tramlijn naar het betreffende gebied.

Inspreker 314 Reactie 816
Landschapsvervuiling i.v.m. aanleg betonnen talud, tramrails en bovenleidingen; Schade aan woningen door trillingen

Antwoord
Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Het is de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de tram zodanig in te passen dat er sprake blijft van een groene uitstraling. Daar waar de busbaan wordt omgebouwd tot trambusbaan, blijft de verandering van het landschap in hoofdzaak beperkt tot het plaatsen van de bovenleiding. Er is geen sprake van de aanleg van een betonnen talud en door de zichtschermen of geluidsschermen zijn de tramrails meestal niet zichtbaar vanuit de omgeving.
In een quickscan is onderzoek gedaan naar mogelijke trillingshinder door de komst van de tram op basis van het inpassingsontwerp. De quickscan geeft aan dat al berekende waardes onder de streefwaarde blijven.

Inspreker 315 Reactie 817
Bij deze mijn bezwaren tegen de Uithoornlijn.PersoonlijkGeluidsoverlast: Wij zitten al op het hoogste Schiphol geluidsniveau van Uithoorn (specifiek Langs de Baan 12 met enkele huizen links en rechts). Omdat volgens de metingen van de stadregio ook de tram net onder de grens met geluid uitkomt, wordt er geen stapeling van geluid gedaan en wordt niet eens over geluidsbescherming gesproken. Ik vind dat de gemeente hier bescherming moet bieden aan mij als burger!

Antwoord
Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Inspreker 315 Reactie 818
Uitzicht: De dam is al meer dan 40 jaar niet meer in gebruik als vervoersmiddel en heeft hierdoor een unieke natuur gekregen met een heerlijk uitzicht. Dit ontneemt de tram ons - hierdoor ontstaat ook een waardedaling van ons huis en woonplezier.

Antwoord
Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de

overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs het tracé.

Inspreker 315 Reactie 819
Wandel- en speelterrein: wij wandelen veel over de dijk en onze kinderen spelen zo wel op de dijk als ook op de sloot. Dit laatste wilde wandel- en speelterrein van Uithoorn wordt vernietigt en er is onduidelijk hoe de veiligheid gehandhaafd wordt.

Antwoord
Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan in gebruik als wandel/ uitlaatgebied en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Het is de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de tram zodanig in te passen dat er sprake blijft van een groene uitstraling.

Inspreker 315 Reactie 820
Veiligheid kinderen: De tram wordt gelijkvloers met alle risico's die het inhoudt. Ik maak me vooral zorgen om de zelfstandigheid van mijn kinderen, die naar de sportvelden moeten. Gezien het project nog steeds niet kan aangeven hoe de overgangen beveiligd worden.

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma’s om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 315 Reactie 821
Bereikbaarheid OV & Amstelveen: Wij krijgen alleen de lasten maar zeker niet de lusten! Wij liggen op meer dan 800 m afstand tot de volgende halte maar bij ons staat geen pendelbusje gepland, d.w.z. dat wij gedwongen worden om weer de auto te pakken als vervoersmiddel want het is makkelijk om alvast richting Amstelveen te rijden. De bus is een stuk dichter bij. Verder wordt het onmogelijk om grote delen van Amstelveen goed te bereiken dus ook om naar het winkelcentrum, ziekenhuis en Bijlmer station te komen, moeten wij weer over op de auto. Dit vindt ik onacceptabel. En gezien de storingsgevoeligheid van de tram zal er dus regelmatig geen alternatief vervoer meer zijn. (En wij zijn nog mobiel maar in de oude Legmeer wonen veel senioren, die door de tram veel minder bereikbaarheid krijgen. Zonde!

Kosten OV: Zo ver bekend worden de kosten voor mij als burger met de tram hoger dan met de bus.
Goed OV voor Uithoorn: In principe zou een tram een goed vervoer kunnen zijn in aanvulling op het bestaande net of als het midden door de stad zou gaan. Nu ontneemt u een groot deel van Uithoorn (b.v. Zijdelwaard, Meerwijk, delen Legmeer) een goede bereikbaarheid. Het pendelbusje zal minder vaak gaan als de tram en er zijn maar heel beperkt haltes nog in Amstelveen/Amsterdam. Dit betekent automatisch dat veel mensen of geen gebruik meer gaan maken (b.v. ouderen) en dat meer mensen overstappen op de auto. Er zit namelijk voor de meeste inwoners geen tijdsbesparing in de tram - in tegendeel. Helaas gaat de wethouder hier niet op in. Wilt u Uithoorn daadwerkelijk zo beperken in bereikbaarheid? Wij worden nog meer een eiland!

Antwoord
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Voor hoogwaardig openbaar vervoer is een maximale afstand van 800 meter algemeen aanvaard. Er komt een reguliere busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast wordt ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Op deze ‘ruggengraat’ in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar ‘oude’ bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam centraal en Amsterdam Zuidoost.

Inspreker 315 Reactie 822
Algemeen:Parkeeroverlast: Het is mij volstrekt onduidelijk waar het projectteam de gegevens over de parkeerplaatsen in de Legmeer/busstation en oude dorp vandaan haalt maar hier zal een groot chaos en overlast ontstaan. Dit was een van de redenen om voor een transferium bij Shell te gaan.

Antwoord
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto’s en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.

Inspreker 315 Reactie 823
Veiligheid/ Bereikbaarheid: Nu gaat de N201 niet meer door Uithoorn maar verdeelt de tram onze mooie stad. Bijna alle overgangen van Uithoorn naar de Brede School en de sportvelden worden doorkruist door de gelijkvloerse tram. Het projectteam heeft maar zeer beperkt antwoord kunnen geven over hoe de veiligheid gewaarborgd wordt plus dat in de spitstijd ALLE verkeersdeelnemers in de file komen gezien de tram 10 x uur gepland wordt. Dit is voor mij geen redelijke optie uit optiek van de politiek gezien de Brede School bewust buiten het centrum gebouwd werd.

Antwoord
Het is juist dat bij een passerende tram het kruisende verkeer zal moeten wachten. Er zijn en worden verkeerstellingen gehouden op de kruispunten waar de tram het overig verkeer passeert. De tellingen laten een rustig verkeersbeeld zien. Bij het inpassen van een trambaan zal hier nagenoeg geen verkeershinder door ontstaan, anders dan een tijdelijk oponthoud bij passeren van een tram die te vergelijken is met een zeer rustig kruispunt waar stoplichten staan.

Inspreker 315 Reactie 824
Onvoldoende eigen analyse: Mijn bezwaar is dat Uithoorn onvoldoende analyse doet over de opties maar alleen naar Amsterdam kijkt. Hierdoor gaat Uithoorn niet voor het beste OV voor Uithoorn. Hoe doen andere steden in Europe het in de periferie? Waar ligt de toekomst? Zelf de vervoersexpert, die de VVD op de bewonersavond heeft ingehuurd, heeft aangegeven dat een tram wel het laatste is wat je nu nog moet doen en dat er vele milieu-en OV-vriendelijkere opties al zijn en komen. Waarom wordt er maar eendimensionaal gekeken door Uithoorn? (Misschien is een kijk richting Utrecht beter dan Amsterdam)

Antwoord
Uithoorn maakt deel uit van de Stadsregio Amsterdam. De lijnennetvisie, waarin de uitgangspunten voor het openbaar vervoer zijn opgesteld, is door de Regioraad waar Uithoorn aan deelneemt vastgesteld. Veel inwoners van Uithoorn zijn bovendien economisch en anders, gebonden aan Amsterdam. Daarom is een goede OV-verbinding met Amsterdam voor Uithoorn van groot belang. Dat blijkt ook uit de aantallen reizigers. De bestaande sneltram tussen Amsterdam en Amstelveen wordt omgebouwd naar een gewone tramlijn. Daarbij wordt een opstelterrein nabij Uithoorn aangelegd. Dat was de aanleiding om -naast de mogelijkheden met bussen- naar de verlenging van deze lijn te kijken.

Inspreker 315 Reactie 825
Kosten: Nog niet al te lang geleden was Uithoorn bijna onder financiële toezicht gesteld. Deze tram lijkt voor Uithoorn op de eerste blik kostengunstig maar hoe ziet het uit met ervaringen? Wat zijn de kosten voor onderhoud? Wordt dit ook maar 5 % verdeelt over 3 gemeentes? Wie draagt de kosten als de tram een storing heeft? Kijkend naar de nieuwe berichten over de NZ lijn en het CS in Amsterdam en de onderhoudskosten van de metro in Amsterdam zou ik de gemeente met klem willen vragen om hier eerst een gedegen analyse te maken want anders dragen wij als burgers uiteindelijk de rekening.
Bij voorbaat dank voor het lezen en luisteren. Het voelt als burger alsof we er eigenlijk geen stem in hebben en toch alle besluiten al genomen zijn maar de hoop gaat als laatste.

Antwoord
De kosten van aanleg van de Uithoornlijn tot aan eindpunt Dorpcentrum worden op dit moment geraamd op 55-60 miljoen euro. De Stadsregio Amsterdam neemt daarvan 95% voor haar rekening. De overige 5% wordt opgebracht door gemeente Uithoorn, gemeente Amstelveen en provincie Noord-Holland. De kosten voor onderhoud, beheer en exploitatie van de tram en het spoor zijn niet voor de gemeente Uithoorn. Bij het voorkeursbesluit in het najaar zal duidelijk worden wat het voorstel voor de bijdrage van gemeente Uithoorn zal zijn. De afweging van de besteding van publiek geld is aan de raden.
Het besluit over de Uithoornlijn wordt o.a. genomen door de gemeenteraad van Uithoorn. Er zal ook een moment voor insprekers worden georganiseerd rond de besluitvorming in de gemeenteraad.

Inspreker 316 Reactie 826
Bewoners van de Marjoleinlaan, Anne de Vrieslaan en het Lodewijk van Deyselhof in Amstelveen krijgen in de komende jaren te maken met grote veranderingen in hun leefomgeving door de komst van het opstelterrein, de bouw van woonwijk de Scheg en de komst van de Uithoornlijn. Dit betreft onder andere: toename van het
geluidsniveau gedurende de dag, maar ook in de vroege ochtend en late avond, enhet (deels) verdwijnen van vrij uitzicht vanuit de woning, respectievelijk tuin. Omdat Amstelveen binnen het bereik valt van het project Ombouw Amstelveenlijn is het Amstelveense traject voor wat betreft de Uithoornlijn buiten de scope voor het thema geluid gehouden. Maar het betreft hier wel een traject waar momenteel geen

dienstregeling loopt en waar na de in gebruik name van de Uithoornlijn tot 20 keer per uur een tram langs komt. De Uithoornlijn heeft dus grote impact voor de Amstelveense bewoners.

Antwoord
In de geluidsonderzoeken van de Ombouw Amstelveenlijn is al rekening gehouden met de situatie dat alle trams doorrijden naar het opstelterrein. Op 20 januari 2016 heeft het onderzoeksbureau DGMR de geluidsonderzoeken van de Amstelveenlijn in een overleg aan u toegelicht. Om die reden is dit niet ook nog in het project Uithoornlijn opnieuw berekend en gecommuniceerd.

Inspreker 316 Reactie 827
Bij de totstandkoming van de plannen voor de Uithoornlijn zijn in het kader van de participatie vanaf mei/juni 2015 diverse gespreksrondes gevoerd met direct aanwonenden in Uithoorn. Dat is niet gebeurd met de Amstelveense bewoners.
Tevens is een klankbordgroep 'veiligheid kruisingen' ingesteld en meerdere keren bijeengekomen.
De Uithoornlijn heeft in Amstelveen directe gevolgen voor de veiligheid van de fietsersovergangen: direct na het huidige eindpunt bij de Loethoelilaan en bij de van Hattemweg
Uit de plannen voor de Uithoornlijn blijkt niet dat de binnen het project enige aandacht aan deze kruispunten is besteed.

Antwoord
De plannen voor de Uithoornlijn worden ontwikkeld ten zuiden van het opstelterrein t.b.v. de Amstelveenlijn. Aangezien dit opstelterrein is voorzien op meer dan 200 meter van de bewoners van Westwijk is er hier geen sprake van direct aanwonenden.
Na de algemene inloopavond op 19 november 2015 is er voor het Amstelveense deel een separate avond gehouden op 14 december 2015. Hiervoor heeft u uitnodigingen ontvangen. Over de start van de consultatie ben u geïnformeerd evenals over de inloopavond op 13 juni 2016.
De veiligheid van de kruisingen bij de Loethoelilaan en de Van Hattumweg worden in het kader van de Amstelveenlijn al ontworpen op een doorgaande tram. Het was dus niet nodig deze te betrekken in de klankbordgroep van de Uithoornlijn.

Inspreker 316 Reactie 828
Genoemde bewoners hebben, vertegenwoordigd door het Westwijkplatform en het Comité TegenGeluid Lijn 51, ook als reactie op de plannen voor het Opstelterrein en de Scheg al kenbaar gemaakt dat zij van de diverse projectorganisaties alsmede specifiek van hun gemeente verwachten dat een (infrastructurele) compensatie geboden wordt voor de afname van het woongenot door de verminderde kwaliteit van de woonomgeving door het samengaan van drie opeenvolgende projecten. Ook als daar geen procedurele of wettelijke verplichtingen toe bestaan; omdat de impact overduidelijk is.
Aldus kom ik tot de volgende zienswijze:
genoemde bewoners zijn wellicht niet alert geweest bij de ontwikkelingen rond de Uithoornlijn. Maar de vertegenwoordiging van de gemeente Amstelveen en het voor de participatie verantwoordelijke projectdeel zijn al dan niet bewust tekort geschoten door de bewoners van het Amstelveense traject niet in de participatiegesprekken te betrekken;
De klankbordgroep 'veiligheid kruisingen' heeft zijn huiswerk niet goed gedaan en twee fietserovergangen vergeten. Graag verneem ik de plannen m.b.t. deze kruisingen; De gemeente Amstelveen moet in overleg met de bewoners compensatie geven voor de gevolgen van de drie opeenvolgende projecten in de vorm van geluidsreductie en behoud van een fraai uitzicht. Ik zie dit als een morele verplichting, los van wettelijke of procedurele bepalingen.

Antwoord
Vanuit de ontwikkeling van de Uithoornlijn is zoals u al constateerde geen wettelijke of procedurele verplichting tegemoet te komen aan uw bezwaren. Het is aan de politiek van de gemeente Amstelveen of zij bereid is gehoor te geven aan uw wens tot compensatie.

Inspreker 317 Reactie 829

Het valt me op dat er gezegd wordt dat de Tram straks sneller is dan de bus (nu).
De Bus was sneller, maar de laatste tijd valt het op dat er op vele plekken de stoplichten weinig meer in de voorrang staan voor de Bus. Waardoor het ook onmogelijk gemaakt wordt op nog snel te zijn. Daarnaast is en was er genoeg ruimte op de Tramrails in Amsterdam, en nu steeds krapper bij de haltes wordt. Terwijl er eigenlijk genoeg ruimte is, om een bus en tram op een vrije baan te laten rijden, in de stad. Dit zou de reistijd enig sinds versnellen. En het publiek gewoon netjes midden in de stad wordt afgeleverd waar het uiteindelijk wilt zijn, en niet aan de rand van Amsterdam!
Zo gaat het al sinds ongeveer, 2007/ 2008, al jaren heel goed met de zuidagent bus 300/310. Dit is ook mogelijk op de traject Uithoornlijn, en dan met elektrische bussen.

Antwoord

Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. Dit is een ontwikkeling die u ook al signaleert. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld. Electrische bussen zorgen alleen voor schoner OV ten opzichte van de huidige bussen, maar vormen geen oplossingen voor deze problemen.
In de ‘Lijnennetvisie’ (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. Er is ook gekeken naar andere oplossingen voor een vrijliggende OV-verbinding maar die 'scoren' minder goed dan de tramlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 318 Reactie 830

Als direct aan de busbaan-wonenden zijn wij volstrekt tegen het voorgenomen besluit van de betreffende overheden om de Uithoornlijn via het tracé Spoordijk aan te leggen, op basis van de volgende argumenten:
A. Onvolledig onderzoek geluid- en trillingenoverlastVanwege de geringe afstand tussen woonhuizen (Burgemeester Kootlaan 26 e.v.) en het tracé zullen de trams forse trillingen veroorzaken, die vanwege de frequentie (10 keer per uur beide kanten op, en mogelijke verdubbeling van trillingen bij elkaar passerende trams) op termijn schade aan huizen en gezondheidsschade zullen veroorzaken. De impact van de trillingen is alleen op de tekentafel, theoretisch onderzocht, waarbij aannames zijn gedaan wat betreft de impact van elkaar passerende trams. Bovendien houdt het onderzoek geen rekening met:
elkaar passerende trams passerende bus/tram combinaties meerdere direct achter elkaar rijdende trams cq. meerdere elkaar passerende trams accumulatie van geluid met startende vliegtuigen
De Legmeer (Burgemeester Kootpark) wordt al onevenredig zwaar getroffen door geluidoverlast van startende vliegtuigen. Deze veroorzaken een gemiddelde dB van 55, met vele uitschieters naar 70-80 dB. De frequentie bedraagt 39200 keer per jaar[1] en op drukke dagen komt een toestel om de minuut over deze wijk. 10% van het startende vliegverkeer voor heel Nederland gaat over deze wijk. De uitbreidingsplannen van Schiphol doen vermoeden dat dit aantal eerder toe- dan af zal nemen. Het is
onredelijk van een overheid om van deze burgers te vragen nog meer overlast te verdragen door ca. 131400[2] trams (die 50 dB veroorzaken) per jaar te laten passeren. Daarmee wordt de wijk overbelast. Voordat de besluitvorming plaatsvindt moet nader onderzoek worden gedaan naar de geluidwerende maatregelen. Daarbij moet de accumulatie van geluid (trillingen vanuit lucht en grond, geluid dB’s) betrokken worden en additionele geluidwerende maatregelen voorgesteld worden als voorwaarde voor de

besluitvorming. Deze moeten worden genomen in overleg met de bewoners. De gemeente Uithoorn is de enige aangewezen instantie die het bezwaar dat de accumulatie van geluid juridisch niet hoeft te worden meegenomen bij de besluitvorming (met als argument dat vliegtuiglawaai onder andere wetgeving valt) voor zijn burgers opzij kan zetten. De gemeente moet deze accumulatie agenderen en met de andere partners oplossingen zoeken.
[1] Bron: http://www.bezoekbas.nl/?page=wonen_zoekuwhuis[2] Bij benadering: gemiddeld 10 keer per uur, 18 uur per dag, 365 dagen per jaar = 131400 trambewegingen per jaar

Antwoord
In een quickscan is onderzoek gedaan naar mogelijke trillingshinder door de komst van de tram op basis van het inpassingsontwerp. De quick-scan geeft aan dat al berekende waardes onder de streefwaarde blijven. Bij het maken van deze quickscan zijn de voorschriften die daarvoor gelden gehanteerd. De uitgangspunten, input en uitkomsten zijn betrouwbaar en voldoende gedetailleerd voor deze fase in het project.
In de planuitwerkingsfase zal op basis van het uitgewerkte ontwerp van de trambaan en het nieuwe trammaterieel van de Amstelveenlijn een nog uitgebreider onderzoek naar trillingshinder worden gedaan om meer zekerheid te kunnen geven over het voldoen aan de streefwaarde.
Uw woning is inderdaad nabij het tracé gelegen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Op het deel van het tracé nabij uw woning is dat het geval. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Inspreker 318 Reactie 831
B. Veiligheid Tijdens de informatiebijeenkomsten hebben de bewoners herhaaldelijk gewezen op een toename van criminaliteit die gepaard kan gaan met de aanleg van een trambaan vanuit een stad naar de buitengebieden. Na de komst van de Amstelveenlijn is indertijd een duidelijke toename van de criminaliteit geconstateerd. Ondanks de zorg van bewoners is geen specifiek onderzoek gedaan of relevant onderzoek gepresenteerd waaruit zou blijken dat deze zorgen ongegrond zijn. Openbaarvervoerbedrijven beschikken over deze informatie, evenals de gemeenten die hiermee te maken hebben gehad. Vertegenwoordigers van de Uithoornlijn hebben niet geantwoord op deze zorgen, anders dan te stellen dat hen geen informatie over dergelijke onderzoeken bekend is en bewoners te vragen met deze informatie te komen.
Het kan niet in redelijkheid van burgers verlangd worden dat zij deze voor het project cruciale informatie ter beschikking stellen aan de overheid; de overheid heeft de taak burgers te beschermen en in deze aan te tonen dat de zorgen over toenemende onveiligheid in dit specifieke geval (de Uithoornlijn) niet gerechtvaardigd zijn. Indien de overheid deze zorgen niet kan wegnemen, dan hoort het plan – voorafgaand aan de besluitvorming in de betreffende gemeenteraden, regioraad en provincie – door veiligheidsexperts op deze aspecten doorgelicht te worden. Daarbij moet worden beoordeeld of en zo ja welke maatregelen genomen zouden moeten worden indien de veiligheidsscan zou uitwijzen dat toename van criminaliteit te verwachten is. De uitkomst van deze doorlichting had met de bewoners moeten worden besproken.

Antwoord
De gemeente Amstelveen heeft geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit is gestegenin de directe omgeving van de Amstelveenlijn.
Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en ‘schoon&heel’. Voor het Programma van Eisen (PvE) voor de Concessie Amstelland-Meerlanden is een risicoanalyse sociale veiligheid in het openbaar vervoer uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het niveau van sociale veiligheid in het huidige openbaar vervoer in Amstelveen gelijk is aan Uithoorn. Uit deze risicoanalyse blijkt ook het aantal meldingen van incidenten gelinkt aan het OV weliswaar hoger is in Amstelveen, maar dat dit hogere aantal meldingen in verhouding staat tot het grotere aantal reizigers in Amstelveen ten opzichte van Uithoorn. Deze risicoanalyse is opgenomen als bijlage bij het genoemde PvE.

Daarnaast is er camerabewaking in de voertuigen en besteedt de vervoerder (verplicht) veel aandacht aan de sociale veiligheid.

Inspreker 318 Reactie 832

C. Zwakke juridische onderbouwing Bij de projectontwikkeling van het Burgemeester Kootpark en de verkoop van woningen in september 2000 was in het bestemmingsplan wel een busbaan, maar geen trambaan opgenomen. Kopers zijn financiële verplichtingen aangegaan op basis van deze informatie, die betrouwbaar geacht moet worden. Dit werd versterkt door de afwezigheid van de trambaan in het Provinciale Meerjarenprogramma Infrastructuur. Op basis hiervan hebben bewoners investeringsbeslissingen genomen. Pas op 16 november 2015 (15 jaar na aankoop van de woningen!) is de trambaan opgenomen in het Provinciale Meerjarenprogramma Infrastructuur en werden wij als burgers in feite formeel geïnformeerd over het plan van de trambaan.
Daarbij moet worden opgemerkt dat het ontbreken van de trambaan in de PMI door de projectorganisatie niet was opgemerkt en pas na de bewonersinformatiebijeenkomst waarop ondergetekende dit punt naar voren bracht in de PMI werd opgenomen.
Feit is dat direct omwonenden nu worden geconfronteerd met een significant andere situatie wat betreft geluid- en trilling overlast dan waarvan zij bij het kopen van hun huis tot in feite 16 november 2015 (vaststelling PMI 2016-2020) mochten uitgaan.

Antwoord

Het klopt dat de situatie anders is dan toen wanneer u in 2000 uw woning aanschafte. Zoals bij alle nieuwe ontwikkelingen moet bij de keuze of de Uithoorlijn er moet komen, gekeken worden naar de huidige situatie en naar de bestemming. In 2012 is een eerste quickscan geweest naar de mogelijkheid om de Amstelveenlijn te verlengen, waarna een verkenning is gehouden. De uitkomsten hiervan waren aanleiding om in 2015 met de huidige planstudie te starten. Vanaf dat moment is door de projectpartners uitgebreid gecommuniceerd en contact onderhouden met de direct omwonenden. Bij een keuze voor het moment en de wijze van communiceren weegt de gemeente af wat de zekerheid is van plannen en in hoeverre ze afwijken van bestaande plannen. In dit geval was al geruimte tijd sprake van een mogelijke hoogwaardige bus. De hoogwaardige tram wijkt voor wat betreft frequentie en geluidsbelasting niet of nauwelijks af van een HOV-bus. Het Provinciale Meerjarenprogramma Infrastructuur(PMI) wordt eenmaal per jaar vastgesteld en tweemaal per jaar geactualiseerd met de laatste stand van zaken (voortgang projecten, nieuwe projecten). Zo is na de keuze om te starten met de planstudie naar de Uithoornlijn een tekstuele update opgenomen in het PMI.
Voor alle duidelijkheid: Het besluit over de komst van de Uithoornlijn is daarmee nog niet genomen. Het project bevindt zich, ook in het PMI, nog in de studiefase. In het najaar van 2016 nemen de gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen, de regioraad van de Stadsregio Amsterdam en Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland een besluit.

Inspreker 318 Reactie 833

D. Financiële schadeDe daling van de marktwaarde van de huizen direct aan de trambaan zal significant zijn. Daartegenover staat dat de prijzen van huizen die verderaf van de trambaan staan zullen stijgen, omdat deze eigenaars de betere openbaar vervoersituatie verdisconteerd zullen zien, terwijl zij geen nadelige gevolgen van lawaai en trillingen ondervinden. Indien wij in 2000 hadden geweten dat er een trambaan zou worden aangelegd, hadden wij dit huis niet gekocht. De waardedaling van ons huis leidt tot financiële schade en maakt het moeilijker te verkopen in de toekomst.
Het plan bevat geen verwijzing naar de waardevermindering van huizen direct aan de trambaan, noch hoe daarmee wordt omgegaan en is daarmee onvolledig. De zwakke juridische aanpak (zoals het laat opnemen van de trambaan in de PMI) geeft de indruk dat het project een gelegenheidsproject is en dat de financiële bijdrage van andere partijen buiten de gemeente Uithoorn doorslaggevend is geworden. Een betere ontsluiting van Uithoorn zou ook gerealiseerd kunnen worden door de frequentie van de bussen op te voeren. Omdat deze minder trillingen en geluid veroorzaken dan een tram is het onbegrijpelijk dat niet voor dit alternatief is gekozen. Conclusie: Op vele punten ontbreekt de informatie die burgers nodig hebben om tot een goed afgewogen en geïnformeerd oordeel over de Uithoornlijn te komen. De betrokken overheden hebben verzuimd bezwaren weg te nemen, additioneel onderzoek in te stellen en burgers de juiste informatie

te verstrekken. Daarmee schendt de overheid haar zorgplicht jegens burgers. Op deze manier is de besluitvorming overhaast en ondoordacht.
[1] Bron: http://www.bezoekbas.nl/?page=wonen_zoekuwhuis[1] Bij benadering: gemiddeld 10 keer per uur, 18 uur per dag, 365 dagen per jaar = 131400 trambewegingen per jaar

Antwoord
Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.
In de planstudie is ook gekeken naar busalternatieven. Zie daarvoor de notitie "bus of tram". Op grond van de resultaten van deze studie heeft de stuurgroep gekozen alleen verder te studeren op tramalternatieven. Overigens is het trammaterieel dat op deze route wordt ingezet aanzienlijk stiller dan de dieselbussen die we nu kennen.
Wij delen uw mening over het gebrek aan informatieverstrekking en onzorgvuldige besluitvorming niet. Al in een vroeg stadium is met direct aanwonenden gesproken. Er zijn op verzoek van die omwonenden al extra onderzoeken naar geluid, trillingen en inpassingsmetingen gedaan. Voor deze fase in het project is daardoor al zeer gedetailleerde informatie beschikbaar. Alle onderzoeken/ rapporten die gebruikt zijn om te komen tot de voorkeursvariant, zijn beschikbaar via de website van de stadsregio en ze zijn samengevat in de nieuwsbrief. Daarnaast konden inwoners tijdens de consultatieperiode op de inloopbijeenkomst op 13 juni alle vragen stellen die ze nog hadden. De reacties en de beantwoording worden gebundeld in een reactienota. Deze reactienota maakt onderdeel uit van de besluitvorming over de Uithoornlijn, die zoals hierboven gemeld dit najaar zal plaatsvinden.

Inspreker 319 Reactie 834
Mijn naam is 12X en ik woon op Langs de Baan 12X in Uithoorn. Een belangrijke reden om juist hier te wonen is het gevoel van vrijheid in een (klein-) stadse omgeving. Ik sta heel graag in de woonkamer, op de eerste verdieping, en kijk naar buiten, geniet van het uitzicht, de Nederlandse luchten, het groen, het uitzicht. Ook zitten wij graag buiten, in de tuin, aan het rustige water, met wuivend riet en een groene dijk aan de andere kant van het water, zodat je het gevoel krijgt ergens in “the middle of nowhere”, en buitenplaats, midden in de natuur te zitten.
Helaas wordt dat ook nu al meer en meer verstoord door (vaak laag) overvliegende vliegtuigen, die vaak een uur lang (of langer) de rust verstoren, een eventueel gesprek onderbreken, je telkens weer afleiden. Zelfs binnen, met de ramen gesloten, is dan een gesprek niet mogelijk en moet je het op de TV even doen met de ondertiteling. En naar het zich laat aanzien, wordt dat de komende jaren zeker niet minder.
Maar dát wisten we, nou, een beetje. De verdere groei van Schiphol konen we natuurlijk niet voorzien, ook niet dat de vliegtuigen steeds meer de randen van de vliegroutes op (moeten) zoeken, want officieel horen ze niet direct over ons huis te vliegen.



Vanaf ons balkon, 29-06-2016

Maar zoals al geschreven, de overlast beperkt zich nu nog vaak tot specifieke periodes en vaak “maar” een uur lang (al is de periode van 20:00-21:00) wél erg vervelend.
Nu dreigt een nieuwe bron van overlast. Een tramlijn. Over dat rustieke dijkje. Heen en weer. De hele dag. Van 's morgens vroeg tot 's avonds. Heen en weer. Om de paar minuten rijdt er een tram voorbij. Weg uitzicht, weg groen. Weg rust. Want geruisloos gaat dat niet. Misschien tot wel 20x per uur (10 heen, 10 terug) is het gedaan met rust, staat alles even stil. Want de gemiddelde geluidsbelasting mag dan wel binnen de wettelijke normen zijn, de piekbelasting – zo werd me duidelijk tijdens een informatie-bijeenkomst – is vanVanaf ons balkon, 29-6-2016dien aard, dat je niet rustig en ongestoord in de tuin kunt zitten. Of binnen met radio of tv aan. En dat niet
een uurtje per dag, maar van 's morgensvroeg (vanaf 6:00) tot middernacht (gelukkig minder vaak een tram).
Nou snap ik best dat ik (of mijn gezin) niet alleen op deze aardbol verblijven en dat je in een *samen*leving ook wat moet doen voor anderen, je eigen geluk en genot soms vermindert ten gusnte van anderen. En dat is prima. Maar niet altijd. Dus als er een dergelijk ingrijpende wijziging aan dreigt te komen, dan vind ik het ook mijn taak, mijn plicht er eens goed over na te denken; ook om te beoordelen of het offer wat ik met mijn gezin moet brengen wel in de juiste proporties staat tot wat het diezelfde samenleving oplevert.
En nee, daar kan ik snel duidelijk over zijn, dat staat het niet. Niet omdat ons uitzicht en onze rust eraan gaan. Nee, omdat ik het ook om een aantal andere reden een slecht plan vind.
Ik ga hier niet allerlei algemene bezwaren herhalen, maar benoem er een paar waar ik persoonlijk van denk: zo dus niet.

Antwoord
Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. U kunt daarbij denken aan geluidbeperkende/zichtwerende maatregelen. Op pagina 12 van de nota van wijziging kunt u lezen welke maatregel op uw deel van het tracé wordt voorgesteld.

Inspreker 319 Reactie 835

1. De Stadsregio (als opdrachtgever van het onderzoek naar de Uithoornlijn) geeft duidelijk aan dat er bezuinigd moet worden. Het gaat er bij mij dan ook niet in dat de beste manier om te bezuinigen er een is om 50, 60 of meer miljoen euro te steken in staal en beton. Snel (en globaal) uitgerekend is dat de komende 10 jaar €2,50 per reiziger op de Uithoornlijn. Dan moeten de exploitatiekosten van de tram vs de bussen wel heel veel goedkoper zijn om dat bedrag terug te kunnen verdienen.
2. Daar komt bij dat investeren in beton en staal ook nog eens niet meer terug te draaien is; als er nieuwe vervoersvarianten ontwikkeld worden zal dat aan Uithoorn voorbij gaan. De tramlijn ligt er en zal koste wat kost gebruikt moeten worden.



Antwoord
Dat klopt: de besparing op exploitatiekosten blijkt inderdaad op te wegen tegen de investeringen die in de infrastructuur worden gedaan. De Maatschappelijke Kosten en Batenanalyse heeft dit aangetoond. Inderdaad is de aanwezigheid van infrastructuur voor lange tijd bepalend voor het aan te bieden vervoerssysteeem. Echter gezien het feit dat er nog weinig zicht is op 'andere vervoersconcepten' en deze niet alleen in Uithoorn maar ook in Amstelveen en Amsterdam zullen moeten worden geïmplementeerd, vinden wij dit geen realistisch scenario.

Inspreker 319 Reactie 836
3.
Persoonlijk is er in ons geval niet heel veel verschil in afstand tot bus of tramhalte. In beide gevallen is dat ongeveer 700m. Het verschil is wel dat met de bus veel meer plaatsen makkelijk bereikt kunnen worden: sportvelden Amstelveen (rugby), Amstelveen centrum + busstation, zelfs Vumc, Olympisch stadion (atletiek, overige sportvelden). Met binnenkort 2 tieners in huis, staat ook hun zelfstandig reizen, sporten dus op het spel, want met de komst van de tram vervallen dergelijk busverbindingen.
4.
En wat te denken van de vermindering van het aantal haltes en opstapmogelijkheden. Als gezegd, voor ons maakt dat weinig verschil, maar voor een aantal vriendjes en vriendinnetjes (sommigen gaan nu met de bus naar school in Amstelveen) is het verschil enorm. En hoewel er ondertussen gesproken wordt over “aanvullend openbaar vervoer” is ook daarover nog heel veel onduidelijk. En zelfs als de tram 6x per uur rijdt, zal “het busje” zeker niet even vaak rijden. En dan worden de als gunstig getoonde reizigersprofielen opeens een stuk minder positief (en neemt de reistijd voor een heel deel van Uithoorn waarschijnlijk toe). 7. Nadenkend en lezend over de mogelijke voordelen van de tram, werd ook vaak het milie-aspect genoemd. Enfin, de Nederlandse overheid heeft al besloten dat vóór 2025 vervuilende dieselbussen vervangen moeten zijn door milieu-vriendelijkere modellen (electrisch, waterstof).

Antwoord
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Voor hoogwaardig openbaar vervoer is een maximale afstand van 800 meter algemeen aanvaard. Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast wordt ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie

voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Op deze 'ruggengraat' in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar 'oude' bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam centraal en Amsterdam Zuidoost.

Inspreker 319 Reactie 837

5. Een tramlijn zo dichtbij zet ook aan tot nadenken over veiligheid. Met name van fietsende en spelende kinderen. Ook in dit geval ben ik erg negatief.
Het maakt in mijn ogen een groot verschil of er sprake is van een (auto)kruising met stoplichten of een tramovergang.
Bij een autokruising, zoals bijvoorbeeld de gevaarlijk kruising AvSchendellaan-Zijdelweg, is er permanent verkeer. Bij een spooroverweg is er permanent géén verkeer, totdat…
Als auto's zichtbaar stoppen én het fiets/voetganger-stoplicht op groen staat, dan is oversteken ná nog een keer kijken (99%) veilig. En zelfs dan, auto's/motoren en overig verkeer kunnen én remmen én uitwijken. De tram kan dat niet.
En ja, mijn kinderen sporten, en gaan meer en meer zelfstandig naar de sportvelden op de Randhoon (AKU/Legmeervogels/UWTC); maar ook richting Amstelhof, Vuurlijn, Qui Vive (tennis/hockey) en Thamen (honkbal) moet de eventuele trambaan 2x gepasseerd worden.
En daar waar op andere plekken geïnvesteerd wordt in ongelijkvloerse kruisingen, wordt dat voor Uithoorn niet nodig geacht. Of zou dat puur een financieel argument zijn?



Vanaf ons terras, 29-06-2016

Antwoord

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde

bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.
In de planstudie is gekeken naar de mogelijkheden voor fietsonderdoorgangen. Bij de twee belangrijke fietsoversteken Aan de Zoom en Bieslook is onvoldoende ruimte tussen de oude spoordijk en de woningen voor de hellingen van een onderdoorgang. Dit zou betekenen dat deze woningen niet meer met de auto bereikbaar zijn of dat de hellingen te steil worden voor fietsers. Om deze hellingen korter te kunnen maken, zou de trambaan hoger moeten worden aangelegd. Dit stuit op bezwaren van zichthinder voor de woningen. Tot slot is de sociale veiligheid van een onderdoorgang minder dan van een gelijkvloerse oversteek. De kruisingen kunnen ook gelijkvloers veilig ingericht worden.

Inspreker 319 Reactie 838
6. Tijdens een bijeenkomst met de projectgroep kwam ook de kruising bij de Randhoornweg ter sprake. Zeker in de ochtendspit vrees ik dat veel mensen er heel lang over gan doen om uit onze wijk (B-buurt) te komen. Per slot van rekening zijn de slagbomen dan iedere 3 minuten (10x per uur, in beide richtingen) gedurende 45 seconde gesloten. Onze wijk heeft enkel de auto-uitgang bij Op de Klucht. Zodra de 1e auto linksaf wil bijVanaf ons terras, 29-6-2016gesloten bomen is de uitrit ook afgesloten. Na opening zullen eerst de auto's op de Randhoornweg de spoorkruising passeren. Vermoedelijk zal het in de spits vaker voorkomen dat die rij te lang is en daarmee de tijd te kort om auto's vanuit B-buurt te laten rijden.
En op de bijeenkomst bleek dat aan dergelijke scenario's echt niet gedacht is, dat ze wel degelijk aannemelijk bleken, maar dat er eigenlijk ook maar beperkt ruimte is om bijvoorbeeld de uitrit van onze wijk te verbreden.
8. Gelukkig is de eventuele tramhalte ver genoeg weg, want over iets als gebrek aan parkeerplaatsen, overlast van brommers en fietsers (geconcentreerd op 3 plekken, niet verspreid over vele haltes) wordt er licht gedacht. Je zult maar in de buurt van zo'n halte wonen en 's avonds moe terug komen en dan in je eigen wijk op zoek mogen naar een parkeerplaats.

Antwoord
Er zijn verkeerstellingen gehouden op de kruispunten waar de tram het overig verkeer passeert. Daarbij is speciaal gelet op het aantal auto's dat in de ochtendspits vanaf Langs de Baan richting Op de Klucht en de Randweg rijdt. Uit de tellingen blijkt dat de meeste auto's rechtsaf slaan naar Op de Klucht. Deze hebben nauwelijks last van de komst van de trambaan. Linksafslaande auto's van Langs de Baan naar de Randweg wel. Uit verkeerssimulaties op basis van de getelde auto's blijkt dat de wachttijden beperkt zijn. Vrij snel na de passage van een tram zijn alle wachtende auto's weg. Bij een nadere uitwerking van de plannen kan zonodig extra ruimte worden gemaakt voor een linksafslaande auto, zodat deze rechtsafslaande auto's naar Op de Klucht niet in de weg staat.
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Voor de autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Inspreker 319 Reactie 839

9. Verder stoor ik mij ondertussen ook behoorlijk aan de aanpak van het hele project. Als direct-aanwonende wordt mij pas wat gevraagd als er al allerlei zwaarwegende keuzes zijn gemaakt. Dat heet dan “participatie”, maar komt feitelijk neer op het mogen kiezen van de hoogte van een eventuele zichtscherm. En in ruil daarvoor kan de projectorganisatie dan pronken met “we hebben de bewoners erbij betrokken”.
En als er dan een optie vanuit bewoners wordt meegenomen en onderzocht, dan worden eigenlijk enkel de nadelen heel nauwkeurig uitgezocht en blijkt het opeens mogelijk heel nauwkeurig aan te geven hoeveel mensen er minder met de tram zouden gaan als de eindhalte bij de N201 komt te liggen. Terwijl je op je vingers kunt uittellen dat dat een grote aantrekkingskracht zal hebben op omliggende gemeentes (welk effect slechts met een natte vinger is bekeken). Over je eigen (Uithoorns) genot en voordelen deels opofferen voor de samenleving.
Bij een dergelijke oplossing vallen heel wat algemene bezwaren in een keer weg. En is er geen nieuwe doorsnijding, tweedeling van ons dorp, gezien de N201 na vele jaren eindelijk is omgelegd. Alleen al in dat licht bezien is de Uithoornlijn een compleet onlogische oplossing.

Antwoord

De keuze voor of tegen een Uithoornlijn ligt bij de gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen, Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam. Zij nemen dit najaar een besluit over de Uithoornlijn.
Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé bij die variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvanis dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling “Meer OV voor minder geld” wordt hiermee niet gehaald.
Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 319 Reactie 840

10.
Ook nu, in de consultatiefase is nog altijd onduidelijk waar mensen vóór kiezen. Ja, vóór (of liever tégen) de tram. Maar verder? Hoe ziet het OV er uit als je kiest voor de tram? En hoe ziet het OV eruit als je niet kiest voor de tram?
Feitelijk wordt mensen voorgehouden dat de tram een must is en dat ze er op moeten vertrouwen dat het allemaal goed komt.
Zo kun je noch individueel, noch als gemeenschap, als samenleving een goede afweging maken. Sterker nog, het lijkt vooropgezet dat straks gedreigd kan worden, kies nou maar voor de Uithoornlijn, want anders is er misschien wel geen of onvoldoende OV in Uithoorn. En de “schuld” daarvan zal de Stadsregio dan bij Uithoorn leggen.
Het zal wel niet, maar het heeft er alle schijn van dat een dergelijk scenario mogelijk is!
11. Behalve dat ik eigenlijk denk dat die N201-oplossing, een transferium nabij de N201/Shell/toekomstige McDonalds juist een positief effect heeft op reizigersaantallen wordt er in de uitkomst van het onderzoek van de Stadsregio één belangrijk financieel aspect over het hoofd gezien (of in ieder geval niet gepresenteerd). Een dergelijke oplossing vereist het verplaatsen van het huidige busstation. In ieder geval het grootste deel. En gezien de huidige volledig onlogische en decentrale lokatie is dat een geweldige kans voor Uithoorn om op die plek wat nieuws, wat passends te realiseren. Al is het woningbouw, iets wat gezien de verdere uitbreiding van Schiphol en de geluidscontouren steeeds moeilijker zal worden. En daar heeft Uithoorn zelf natuurlijk een duidelijk financieel belang.

CONCLUSIE: niet doen die Uithoornlijn. Goed om eens uitgebreid over na te denken, maar de conclusie moet toch zijn dat het geen goed idee is. Nu niet. En voor de toekomst niet.
Zo maar een impressie, van wat eigenlijk gewoon niet mag verdwijnen. Meer is te zien op:https://drive.google.com/open?id=0ByrYk6GhrwiKemhIMVFKcDBOd2M



Links een tramlijn?? Weg groen (eh bruin), weg bomen, weg natuur



Een van de oversteken. Je zult er maar naast wonen: tot 20x per uur rinkelende bellen.



Mooi hè!

Antwoord

Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrij liggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé nu een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij tenietgedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling "Meer OV voor minder geld" wordt hiermee niet

gehaald. Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 320 **Reactie 841**

1. Alvorens mijn ideeën te verkondigen inzake de aan te leggen tramlijn van Amstelveen naar Uithoorn zou ik graag mijn mening willen geven over het veelvuldig gebruik van het adjectief “hoogwaardig” waar het over knooppunten, Openbaar Vervoer, toekomstbestendige ontsluiting van de regio gaat. “Hoogwaardig” is één van de vrijblijvende termen uit de kretologie waar degenen die hem gebruiken letterlijk alle kanten mee op kunnen. De term is namelijk niet gedefinieerd: de Grote van Dale omschrijft het naast: 1) zeer eerwaardig (r.k.) als:
2) van hoge waarde of hoog gehalte: vb. hoogwaardig erts, staal, zonder nadere aanduiding van de kwaliteit van dat gehalte, ijzer?, koolstof?, nikkel?
Voor wat het Openbaar Vervoer betreft houdt dit in, dat het er nu maar net om gaat wie de term gebruikt: de man van de Stadsregio, de wethouder van de gemeente, de reiziger die van het OV gebruik maakt, de buurtbewoner langs wiens woning een trambaan wordt aangelegd of de moeder wier kinderen dagelijks de trambaan 4x moet oversteken. De eerste stelt andere voorwaarden aan een “hoogwaardig” OV dan de laatste.
Dus: wat wordt precies bedoeld met hoogwaardig? Wat is een hoogwaardig knooppunt, hoogwaardig Openbaar Vervoer, toekomstbestendige hoogwaardige ontsluiting van de regio?
Ik heb tijdens mijn werkzaamheden bij een groot bedrijf geleerd argwaan te krijgen bij het gebruik van de term “hoogwaardig”. Daar moest aan “innovatie”, vernieuwing, worden gedaan – ook zo'n woord – maar het ontbrak aan een duidelijke omschrijving van waar aan zo'n “hoogwaardig” product die hoge waarde ontleende, terwijl dat een eerste vereiste is bij het ontwikkelen van een nieuw product. Het werd louter gebruikt om indruk te maken.
Kortom, ik beschouw de term “hoogwaardig” als een flutbegrip : het stelt niets voor zolang het niet goed gedefinieerd wordt.
Ik geef U dan ook in overweging na te denken over een beter woord, zoals:
- nuttig
– praktisch
– doelmatig
– effectief
– goedkoop
– veilig
of een combinatie hiervan – er zijn wellicht nog andere te bedenken – als adjectief voor Openbaar Vervoer en dat zorgvuldig en uitgebreid nader te omschrijven.

Antwoord

De term 'Hoogwaardig Openbaar Vervoer' is weliswaar niet in de 'Van Dale' opgenomen, maar is in verkeers- en vervoerkringen inmiddels algemeen geaccepteerd. Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) is in de Stadsregio uitgewerkt in o.a. het concept R-net. Daarvoor is een definitie- en afsprakenkader gemaakt, dat o.a. zaken definieert als netwerk, snelheid, betrouwbaarheid, uitstraling, imago en serviceniveau. Het R-net-concept wordt inmiddels randstadbreed uitgerold, en de Amsterdamse en Rotterdamse metro en sneltramlijnen maken daar deel van uit. De Uithoornlijn moet ook tot dit netwerk gaan behoren.

Inspreker 320 **Reactie 842**

2. Het gaat nogal om een bedrag, 60 miljoen, nog wel véél meer, als het net zo vergaat als de N-Z lijn in Amsterdam....
Is er voor dat bedrag nog iets anders mogelijk, bv. een intelligenter overstapsysteem op de tram en bv. niet de bussen 170, 172 en 174 achter elkaar door de stad langs de zelfde route naar het Centraal Station? Of is er wel naar iets anders gezocht?
Ik vind het beklemmend, dat Stadsregio voor 95 % in die kosten deelt, waardoor het er op lijkt, dat je geheel aan ze bent overgeleverd en dat je het niet in je hoofd moet halen om tegen te stemmen.
3. Ik kom tot de conclusie, dat er op basis van de beschikbare informatie geen “hoogwaardige” discussie over het gestelde probleem mogelijk is. Daarvoor ontbreken te veel gegevens. Het lijkt er op, dat de zaak met de

verbinding tussen Amstelveen en Uithoorn beklonken is, tenminste voor Stadsregio, maar niet voor de mensen die er dagelijks gebruik van moeten maken. Wat moeten bewoners van de Europarei, de Meerwijk, Zijdelwaard, de Kwakel en andere veraf gelegen buurten, die nu gebruik kunnen maken van een langsrijdende bus? Hoe komt men bij het winkelcentrum in Amstelveen, bij het VU-ziekenhuis, ziekenhuis Amstelland, het Concertgebouw, Leidseplein, waar men thans gerieflijk met de bus kan komen? Er moet eerst duidelijk worden, welke buslijnen er verdwijnen, cq. verlegd worden.
4. Aan het einde van dit betoog zal het U duidelijk zijn, dat ik tegen het doortrekken van de sneltram naar Uithoorn ben, zolang de discussie niet op beter niveau cq. op basis van uitgebreidere gegevens en meer doordachte voorstellen gevoerd kan worden.

Antwoord
In iedere fase van een project wordt een raming gemaakt en er vindt een second opinion plaats op de raming van de kosten. In de planstudie is een raming gemaakt van het tracé met drie haltes (eindpunt Dorpscentrum). In deze raming bedragen de aanlegkosten tussen de 55 en 60 miljoen euro. Met dit cijfer is ook gewerkt in de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse en is op deze basis vergeleken met de andere tram-en busvarianten. Voor het voorkeursbesluit in het najaar is de second opinion op de raming afgerond. Hoe verder je een project uitwerkt, hoe zekerder je kunt zijn van de juistheid van de raming. In het project is tevens ruime aandacht voor risicomanagement.
Van 2 tot en met 29 juni loopt de consultatieronde van de Uithoornlijn. Alle reacties die in deze periode worden ingestuurd - zoals de uwe- wordt opgenomen in de reactienota. Op basis van deze reactienota wordt het definitieve voorstel geformuleerd dat wordt voorgelegd aan de gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen, aan Gedeputeerde Staten van Provincie Noord-Holland en de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam. Zij besluiten in het najaar over het al dan niet voortzetten van de plannen voor de Uithoornlijn. Zonder instemming van de gemeenteraad van Uithoorn geen Uithoornlijn.

Inspreker 321 Reactie 843
Ik maak me zorgen over de Uithoornlijn, die in de planning is en wel om de volgende redenen:
- allereerst de veiligheid. De Uithoornlijn doorkruist een dorp. Vlakbij de Uithoornlijn liggen verschillende scholen. Kinderen vanaf een jaar of 8 of 9 kunnen nu zonder begeleiding veilig naar school en weer naar huis fietsen. Als de Uithoornlijn er ligt, zullen heel veel scholieren de spoorlijn over moeten steken. Het is dan wachten op de eerste ernstig gewonde of zelfs overlijden op zo'n overgang is geen uitzondering meer. Of de ouders moeten hun kinderen tot op hogere leeftijd brengen en halen.

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn voor projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 321 Reactie 844
- auto's zullen rekening moeten houden met wachttijden bij de overgangen. Vele malen per dag komt er een tram langs en dat van beide kanten.
- dan is er het parkeerprobleem. In uw voorlichting wordt gesproken over voldoende parkeerplaatsen bij de haltes. Ik zie dat er geen ruimte is om een grote parkeerplaats aan te leggen bij de haltes. Er zal dan

geparkeerd moeten worden in de woonwijken. Daar is niet voldoende plaats voor de auto's van mensen in de regio die hier op willen stappen.

Antwoord
Het is juist dat bij een passerende tram het kruisende verkeer zal moeten wachten. Er zijn en worden verkeerstellingen gehouden op de kruispunten waar de tram het overig verkeer passeert. De tellingen laten een rustig verkeersbeeld zien. Bij het inpassen van een trambaan zal hier nagenoeg geen verkeershinder door ontstaan, anders dan een tijdelijk oponthoud bij passeren van een tram die te vergelijken is met een zeer rustig kruispunt waar stoplichten staan.
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Voor de autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.

Inspreker 321 Reactie 845
- de mobiliteit van veel Uithoornaars zal beperkter worden.
Met de aanleg van de Uithoornlijn zullen veel buslijnen worden geschrapt. Bewoners zullen verder moeten lopen naar een halte en voor velen (denk aan de ouderen) zal dit te ver zijn. Zij zullen niet meer met het openbaar vervoer kunnen. Dat kan toch niet de bedoeling zijn van openbaar vervoer.

Antwoord
Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen zullen volgens het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Amstelland-Meerlanden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode rijden. Daarnaast wordt ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 321 Reactie 846
- ik verwacht ook overlast van de Uithoornlijn. Op veel plaatsen langs het tracé staan woningen erg dicht langs de spoorbaan. Ieder uur zoveel trams langs de huizen is geen vooruitgang van het woongenot.

Antwoord
Op sommige delen van het tracé staan woningen inderdaad dicht aan de spoorlijn. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Inspreker 321 Reactie 847
- door de tramlijn zo dicht langs de huizen zullen de huizenprijzen dalen en sommigen zelfs onverkoopbaar worden.

Antwoord
Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 321 Reactie 848
- ook over de kosten maak ik me zorgen. Waar is begonnen met een schatting van 35 miljoen, wordt nu al gesproken over 60 miljoen euro en dan is er nog geen schep in de grond gezet.

Antwoord
In iedere fase van een project wordt een raming gemaakt en er vindt een second opinion plaats op de raming van de kosten. In de planstudie is een raming gemaakt van het tracé met drie haltes (eindpunt Dorpscentrum). In deze raming bedragen deaanlegkosten tussen de 55 en 60 miljoen euro. Met dit cijfer is ook gewerkt inde Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse en is op deze basis vergeleken met de andere tram- en busvarianten. Voor het voorkeursbesluit in het najaar is desecond opinion op de raming afgerond. Hoe verder je een project uitwerkt, hoezekerder je kunt zijn van de juistheid van de raming. In het project is tevens ruime aandacht voor risicomanagement.

Inspreker 321 Reactie 849
- in de planning is gerekend met een forse bezetting van de trams. In de praktijk zal die bezetting alleen in de spits worden behaald en rijden de trams de rest van de dag grotendeels onderbezet. Zo kan zo'n dure spoorlijn niet kostendekkend zijn.
Ik ben me er wel degelijk van bewust dat, ook als de tramlijn niet doorgaat, het openbaar vervoer zal veranderen omdat er geen bussen meer vanaf Uithoorn rechtstreeks naar Amsterdam CS gaan rijden. Maar met een overstap op Station Amsterdam Zuid is heel goed te leven.
De tram zou een verbetering moeten zijn van de huidige situatie maar ik zie dit absoluut niet als een verbetering.
Ik hoop u zo voldoende te hebben overtuigd dat de Uithoornlijn geen aanwinst is voor Uithoorn, Amstelveen en Amsterdam.

Antwoord
Het goedkoper maken van het openbaar vervoer is inderdaad een doelstelling, maar dat wil niet zeggen dat het altijd kostendekkend (rendabel) kan zijn. Wel is duidelijk dat de kosten van de exploitatie van de tramlijn lager liggen dan de exploitatie van de huidige buslijnen. In die zin voldoet de Uithoornlijn aan het streven naar een goedkoper en efficienter OV, maar de exploitatie zal niet rendabel zijn in de zin dat de reizigersopbrengsten de kosten van de exploitatie zullen overstijgen. De bezetting van de tram op verschillende momenten wordt met verkeersmodellen voorspeld. Met de bezetting wordt vooral rekening gehouden om te beoordelen of er voldoende reizigers vervoerd kunnen worden. Vanwege betrouwbaarheid voor de reiziger de wordt ook op momenten dat dit voor de aantallen niet nodig is een bepaalde minimumfrequentie aangeboden.

Inspreker 322 Reactie 850
Hierbij wil ik mijn zeer grote zorg uitspreken over de aanleg van een "Uithoornlijn".
Hoe meer ik er over lees, hoe meer zorgen ik me maak over de adequate bereikbaarheid van Uithoorn naar verschillende delen van Amsterdam en vive versa.
Het lijkt erop dat belangrijke routes van nu worden afgeschaft, er geen rechtstreekse verbinding meer is naar Amsterdam Centraal, er soms meermalen moet worden overgestapt en ook de financiële voordelen zijn me ook niet duidelijk geworden.
Aangezien het GVB ook met milieuvriendelijker bussen gaat rijden die getolereerd worden in Amsterdam, lijkt nieuw onderzoek naar een alternatief de eerst volgende juiste stap.
Graag uw reaktie.

Antwoord
De mogelijke milieuvoordelen zijn niet de belangrijkste overwegingen om de tram aan te leggen. Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum en geen bussen meer naar Amsterdam Centraal Station.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 323 Reactie 851
Te weinig haltes. Verdwijnen van buslijnen.

Antwoord
Het huidige bussysteen functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk. . Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden.

Inspreker 323 Reactie 852
Gevaarlijke overgang richting brede school. Kortom achter uitgang ipv verbetering.

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.

In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 324 Reactie 853

Ik ben een man van weinig woorden en ik zie totaal geen voordelen in een tramlijn die vanaf Amsterdam wordt doorgetrokken naar Uithoorn.Ik denk dat het openbaar vervoer waar we nu al van kunnen genieten in Uithoorn al zeer uitgebreid is. De tram voegt niets toe. En dat er buslijnen worden geschrapt, maakt dat veel mensen verder moeten lopen om bij het openbaar vervoer te kunnen komen.

Antwoord

Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 324 Reactie 854

Nogmaals, ik vind het een belachelijke beslissing. Heeft u weleens gekeken in de ochtend hoeveel kinderen er nu de 'trambaan' oversteken om zelf naar school te gaan?

Antwoord

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Er zijn 12 tellingen gehouden op verschillende momenten om een goed beeld te krijgen van het gebruik van de kruisingen. De aantallen zijn niet uitsluitend bepalend voor de keuze voor inrichting van een kruising. Ook wordt bijvoorbeeld rekening gehouden met het soort verkeersdeelnemers en of de omgeving gewend is aan tramverkeer.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 324 Reactie 855

Ik woon zelf in de Legmeer. We hebben parkeerplaatsen genoeg. We zien het aantal auto's in de wijk al groeien omdat er steeds meer kinderen zijn die hun rijbewijs hebben gehaald en ook een eigen auto kopen. En daarnaast hebben we al regelmatig parkeeroverlast als er activiteiten zijn in het Alkwin College, dat in onze straat staat. Zij melden dit wel altijd keurig van de tevoren.

Antwoord

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Voor de autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.

Inspreker 324 Reactie 856

We hebben sinds een paar jaar de nieuwe N201 liggen. Die moet nu alweer aangepast worden omdat de sneltram er zo nodig moet komen.
Het ergste van dit verhaal is dat het lijkt of een paar ambtenaren vanachter een bureau een beslissing hebben genomen. Maar zouden deze ambtenaren met hun eigen portemonnee ook zo omgaan als nu van het belastinggeld? De 30 miljoen die werd geschat is nu al 60 miljoen geworden!
Hier wil ik het wel bij laten. maar denk hier nog eens aan als u de volgende keer bij de kassa van de supermarkt staat en het bedrag is ineens het dubbele. Zou u dan ook op OK drukken?

Antwoord

In iedere fase van een project wordt een raming gemaakt en er vindt een second opinion plaats op de raming van de kosten. In de planstudie is een raming gemaakt vanhet tracé met drie haltes (eindpunt Dorpscentrum). In deze raming bedragen deaanlegkosten tussen de 55 en 60 miljoen euro. Met dit cijfer is ook gewerkt inde Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse en is op deze basis vergeleken met de andere tram-en busvarianten. Voor het voorkeursbesluit in het najaar is desecond opinion op de raming afgerond. Hoe verder je een project uitwerkt, hoe zekerder je kunt zijn van de juistheid van de raming. In het project is tevens ruime aandacht voor risicomanagement.

Inspreker 325 Reactie 857

Heb veel documenten doorgeworsteld en ik kan me voorstellen, dat er een oplossing moet komen voor het behouden van een redelijk OV.
Wat me echter opvalt, is dat in hoofdzaak gekeken wordt naar kosten en in verband hiermee aantallen reizigers, dus kosten-baten. Gesproken wordt over voordelen voor het dorp Uithoorn, met name vergroting aantrekkelijkheid als woongebied en de te verwachten vergroting van het aantal bezoekers aan winkels en horeca.Wat echter ontbreekt, is: Wat betekent het voor de inwoners van Uithoorn, in feite de meest belangrijke categorie, en wordt het autogebruik verder teruggedrongen? Dit mis ik in uw analyse.
Voor het bezoek aan Amstelveen centrum, VU medisch centrum en omgeving Museumplein in Amsterdam, alle drukbezochte plaatsen, zal men moeten overstappen bij de Sacharovlaan in Amstelveen op bus 172. Nu rijden langs genoemde plaatsen de 172, 170 en 142 met als eindpunten Aalsmeer, Uithoorn en Mijdrecht/Wilnis, alle tijdens de spits overvol. Vragen: Is de capaciteit van alleen bus 172 voldoende om dit grote aantal reizigers op te vangen of leidt dit langere wachttijden? Is onderzocht of deze verandering tot intensiever autogebruik leidt??
Uit het overzicht van de geplande tram- en buslijnen in Uithoorn blijkt, dat men in de Meerwijk en Zijdelwaard plaatselijke bussen wil laten rijden. Hoewel uiteraard de routes niet vaststaan, pleit ik ervoor om deze bussen niet in een rondje in de betreffende wijken te laten rijden, maar in elk geval een overstappunt op de tramlijn in de route op te nemen. Immers, momenteel stappen de burgers in de diverse wijken op korte loopafstand op de bussen 170 en 142 en de mogelijkheid om in de toekomst op korte loopafstand op het langere afstandvervoer te bereiken dient gehandhaafd te blijven.

Met de huidige frequentie van de bussen is het doorgaande verkeer over de Boerlage bij de beveiligde kruising van de busbaan goed te noemen.Vraag is of dit bij een te verwachten grotere frequentie van heen- en weergaande trams naar het Dorpscentrum + de bus zo blijft of dat hierdoor files ontstaan op de Boerlagelaan? Wel een punt van overweging.

Antwoord
Uit de verkeersmodellen blijkt dat een beperkt aantal reizigers overstapt van de auto op het OV. De kwaliteit wordt in het algemeen beter en daarmee aantrekkelijker. Dit is echter een saldo: een aantal reizgers ruilen het OV in voor de auto, maar meer reizigers de auto voor het OV! Het aantal is echter te klein om deze 'modal shift' te zien als de belangrijkste doelstelling van de tram. Dat is immers goed en betaalbaar openbaar vervoer blijven bieden.
Er is gekeken naar de frequentie en reizigersaantallen van bus 172. Het is waarschijnlijk dat in ieder geval op delen van de dag extra bussen tussen Amstelveen en Amsterdam moeten worden ingezet. In de consultatienieuwsbrief en de notitie OV wordt hiernaar verwezen als "mogelijke bus 173".
Het is inderdaad de bedoeling dat de bus binnen Uithoorn aansluit op de tram.
Uit de onderzoeken naar het kruispunt Boerlagelaan lijken geen knelpunten naar voren te komen.

Inspreker 326 Reactie 858
Wij zijn zeer positief over het doortrekken van de metrolijn van Amstelveen naar Uithoorn. Een perfecte manier om van Uithoorn naar Amsterdam en vice versa te reizen.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 327 Reactie 859
Ik vind t jammer als de tram komt; weer minder natuur en ruimte voor de honden om los te lopen.

Antwoord
Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan inderdaad in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de inpassing zodanig vorm te geven, dat er sprake blijft van een groene uitstraling.

Inspreker 327 Reactie 860
Ook t feit dat er dan buslijnen verdwijnen vind ik vooral voor de ouderen in uithoorn niet goed. Ben dus niet voor.

Antwoord
Er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 328 Reactie 861
Ondergetekenden, 12X, maken hierbij bezwaar tegen het besluit voor de komst van de Uithoornlijn. Ons voorkeur gaat uit naar het behouden van het huidige openbaar vervoernetwerk dwz door middel van enkel de bus.

Wij kunnen ons niet verenigen met het besluit van het openbaar vervoernetwerk berustend op de uitgangspunten 'een HOV-as tussen Uithoorn en station Amsterdam-Zuid (tram)' vanwege onderstaande argumenten:

- Tijdens het koopproces van onze woning in 2014 in de nieuwbouw wijk 'Buitendijks' is niet aan ons gecommuniceerd dat er een tramlijn zou komen. Er werd enkel gesproken over een busbaan. Juist het groen en speelse karakter, de ontspannen sfeer trok ons aan. Met de komst van een tramlijn zal dit niet meer het geval zijn.
- Verder maken we ons zorgen over de constructie van ons huis. In de huidige bouwconstructie is er geen rekening gehouden met de komst van een tram in de buurt ,waardoor er eventueel schade verricht kan worden aan de woning door trillingen van de tram.
- Aantasting van de natuur en ernstige ingreep in het uitzicht van het landschap.
- De tram leidt tot toename van geluidsoverlast en zal tot ernstige verstoring van de slaap leiden. Zeker in de nacht is het tramgeluid tot 100 meter storend. Het dichthouden van ramen en deuren om het lawaai buiten te houden heeft ook gevolgen namelijk het ontbreken van goede ventilatie.
- De komst van de tram heeft invloed op het woongenot. In de zomerperiode is het niet te doen om met alle rust buiten in de tuin te zitten zonder al dat krijsend geluid van de tram om de x-aantal minuten. Ook moeten we altijd de ramen dicht houden om het geluid te beperken.

Antwoord

Al geruime tijd voor de aankoop van uw huis was er inderdaad sprake van een mogelijke hoogwaardige en hoogfrequente bus met een tracé over de Spoordijk, hier is in verschillende plannen en onderzoeken voor Buitendijks rekening mee gehouden. In 2012 heeft de Stadsregio een quickscan uitgevoerd naar de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn. Dit onderwerp is juli 2012 in een Raadsvergadering van de gemeenteraad van Uithoorn besproken. Naar aanleiding hiervan heeft de Nieuwe Meerbode op 1 augustus 2012 een artikel over de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn op de voorpagina geplaatst. De gemeente heeft de uitvoering van een quickscan juni 2012 doorgegeven aan de ontwikkelaar, vanuit het idee dat deze de directe contacten met geïnteresseerden onderhield. De ontwikkelaar heeft ons onlangs desgevraagd verteld dat in de verkoopgesprekken het onderzoek naar een eventuele tram door hen is benoemd.
In 2013 is er vervolgens een verkenning gestart welke voldoende aanleiding gaf tot het starten van de huidige planstudie. In de verschillende achtereenvolgende onderzoeken blijkt een tram over de hele linie de voorkeur te hebben boven een bus. De gemeente is na het besluit tot een planstudie begin 2015 direct begonnen met een intensief participatie en communicatietraject. Bij een keuze voor het moment en de wijze van communiceren weegt de gemeente af wat de zekerheid is van plannen en in hoeverre ze afwijken van bestaande plannen. In dit geval kon een hoogwaardige bus al worden verwacht. De hoogwaardige tram wijkt voor wat betreft frequentie en geluidsbelasting niet of nauwelijks af van een HOV bus.

Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn bereid om te investeren in maatregelen die niet verplicht zijn om de effecten voor de omwonenden te beperken. U kunt daarbij denken aan geluidbeperkende/zichtwerende maatregelen. In de nota van wijziging kunt u op pagina 12 zien wat voor uw deel van het tracé wordt voorgesteld.

Bij overgangen naar andere constructies (brug naar land bijvoorbeeld) kan een tram trillingen afgeven aan de omgeving omdat een tram een zwaar voortuig is en elke zetting/oneffenheid een trilling kan geven.
Voor trillinghinder bestaat geen wetgeving maar wel een richtlijn. Richtlijn A gaat over schade aan panden. Richtlijn B gaat over trillinghinder voor personen. Richtlijn B is veel strenger en stelt dat er geringe trilling naar de omgeving mag zijn. Projectorganisatie Uithoornlijn heeft getoetst op richtlijn B. De gehouden quickscan naar trillingen toont aan dat de trillingen niet boven de grenswaarde van richtlijn B (personen) komen. Daarnaast zijn in het ontwerp technische maatregelen opgenomen zodat overgangen geminimaliseerd zijn waardoor trillingen naar omgeving zoveel mogelijk worden gereduceerd.
Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Deze daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs

de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de tram zodanig in te passen dat er sprake blijft van een groene uitstraling.

Inspreker 328 Reactie 862

De tramlijn brengt meer criminaliteit met zich mee. Minder frisse figuren zullen ons Uithoorn met een bezoek komen vereren. Vooral de woningen langs het tramtraject zullen dankbaar bezocht worden door het inbrekersgilde om daarna ook hogere verzekeringspremies te moeten betalen. Bewoners van Amstelveen-Westwijk ervaren dit al.
Al met al genoeg punten die ernaar leiden dat we ons zorgen maken over de komst van de Uithoornlijn. Met de verwachting dat het besluit van de komst voor de Uithoornlijn teniet wordt gedaan verblijven we,

Antwoord

De gemeente Amstelveen heeft geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit is gestegen in de directe omgeving van de Amstelveenlijn.
Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en ‘schoon&heel’. Voor het Programma van Eisen (PvE) voor de Concessie Amstelland-Meerlanden is een risicoanalyse sociale veiligheid in het openbaar vervoer uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het niveau van sociale veiligheid in het huidige openbaar vervoer in Amstelveen gelijk is aan Uithoorn. Uit deze risicoanalyse blijkt ook het aantal meldingen van incidenten gelinkt aan het OV weliswaar hoger is in Amstelveen, maar dat dit hogere aantal meldingen in verhouding staat tot het grotere aantal reizigers in Amstelveen ten opzichte van Uithoorn. Deze risicoanalyse is opgenomen als bijlage bij het genoemde PvE.
Daarnaast is er camerabewaking in de voertuigen en besteedt de vervoerder (verplicht) veel aandacht aan de sociale veiligheid.

Inspreker 329 Reactie 863

Gelukkig ben ik nog net op tijd om mijn mening te geven over de plannen van een tramlijn van Uithoorn naar Amstelveen.
Al zal ik geen last hebben van de geluidsoverlast, zoals de mensen die langs het traject wonen, toch vind ik het zeer verontrustend te vernemen dat de buslijnen door de komst van de tramlijn geminimaliseerd zullen worden, als zij al niet verdwijnen.
Het openbaar vervoer is tot nu toe perfect geregeld in mijn geboorte- en woonplaats.
Wat goed is, moet je houden en niet achteruit laten gaan voor “vernieuwingen”
De bereikbaarheid vanuit Uithoorn met het openbaar vervoer is goed geregeld.
Veel opstapplaatsen wat bevorderlijk is voor de mobiliteit van mensen die er gebruik van willen maken.
Een tramlijn zal bovenstaande niet makkelijker maken….. en dan??
Hiermee wil ik dus TEGEN de tramlijn stemmen.

Antwoord

Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de ‘Lijnennetvisie’ (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.

Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 330 Reactie 864

Ik ben tegen de komst van de uithoornlijn, als daarmee de busverbindingen naar o.a. Amstelland ziekenhuis, stadshart Amstelveen en centrum Amsterdam (Leidseplein, Dam en Centraal Station) komen te vervallen. Deze rechtstreekse verbindingen zijn zeer belangrijk voor een groot aantal Uithoornaars, waaronder ik ook mezelf mag rekenen.

Antwoord

Ongeacht het besluit over de Uithoornlijn zullen bussen straks sowieso niet meer naar Amsterdam CS doorrijden en minder bussen tot in Amsterdam centrum. De Uithoornlijn vervangt inderdaad de directe buslijnen naar Amstelveen en Amsterdam, maar de belangrijke bestemmingen blijven goed bereikbaar met een overstap op bus-/tram- en metrolijnen, die zeer vaak rijden. De overstappunten zijn en worden comfortabel ingericht. Er hoeft veel minder lang te worden gewacht dan nu. Omdat de tram uiterst betrouwbaar is en frequent rijdt, zal de reis in veel gevallen sneller zijn dan nu.

Inspreker 330 Reactie 865

Tevens vrees ik voor de veiligheid m.n. bij de kruising Aan de Zoom aangezien daar erg veel kinderen overheen fietsen naar scholen en sportvelden.
Vooral jonge kinderen zijn nog niet zo oplettend in het verkeer, maar ook de scholieren in het middelbaar onderwijs zijn kwetsbaar. Als daarvoor geen heel goede veiligheidsmaatregelen voor worden genomen, is het wachten op het eerste slachtoffer aldaar. Misschien te denken aan een ongelijkvloerse kruising?
In afwachting van wat hier uit zal komen

Antwoord

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.
In de planstudie is gekeken naar de mogelijkheden voor fietsonderdoorgangen. Bij de twee belangrijke fietsoversteken Aan de Zoom en Bieslook is onvoldoende ruimte tussen de oude spoordijk en de woningen voor de hellingen van een onderdoorgang. Dit zou betekenen dat deze woningen niet meer met de auto bereikbaar zijn of dat de hellingen te steil worden voor fietsers. Om deze hellingen korter te kunnen maken, zou de trambaan hoger moeten worden aangelegd. Dit stuit op bezwaren van zichthinder voor de woningen. Tot slot is de sociale veiligheid van een onderdoorgang minder dan van een gelijkvloerse oversteek. De kruisingen zijn gelijkvloers veilig in te richten.

Inspreker 331 Reactie 866

Hierbij maken wij onze voorkeursvariant bekend. Namelijk : de nulplusvariant.

Wij zijn van mening dat een spoorlijn voor korte afstanden een achterhaald concept is.
Bussen zijn veel flexibeler en met de "aankomende"nieuwe technieken ook milieu vriendelijker.

Antwoord
In het onderzoek dat gehouden is om te kijken of een bus- of een tramverbinding de voorkeur geniet is geconcludeerd dat beide busvarianten een matige tot goede vervoerkwaliteit opleveren. Ze dragen echter niet bij aan de bezuinigingsopgave op de exploitati e van het openbaar vervoer.
Doortrekking van de tram naar Uithoorn levert een goede vervoerskwaliteit op én de grootste bijdrage aan de bezuinigingsdoelstellingen. Daarom is in november 2015 door de stuurgroep besloten alleen de tramvarianten nader te onderzoeken.
Een tram heeft inderdaad ook een positief milieu-effect, dat met bijvoorbeeld electrische bussen ook behaald kan worden, maar dat is geen doorslaggevend argument voor deze keuze geweest. Het primaire doel is het borgen van een goede openbaar vervoerverbinding. De omgebouwde Amstelveenlijn zal minder storingsgevoelig zijn dan de huidige sneltram 51. Bij verstoringen is het mogelijk via overloopwissels een deel van de dienstregeling in stand te houden. Bij geplande werkzaamheden of langdurige verstoringen worden, net als nu, bussen ingezet.

Inspreker 331 Reactie 867
Mocht er onverhoopt toch voor een spoorlijn gekozen worden, dan zien wij graag een natuurlijke altijd groene geluids/zichtwal van 3 meter hoog.

Antwoord
Op basis van de gesprekken met omwonenden en de consultatieronde wordt in de reactienota een voorstel gedaan voor (geluidwerende) zichtschermen op dit deel van het voorkeurstracé voor de trambaan, zie p. 12 van deze reactienota.

Inspreker 332 Reactie 868
Middels dit reactieformulier wil ik graag bezwaar maken tegen de uithoornlijn. Mijn bezwaren bestaan uit:

- Minder goede openbaar vervoervoorzieningen. Met de bus is alles goed bereikbaar, afstand tot bushalte is goed te overbruggen. Pendelbusjes zijn naar mijn mening geen optie. Zeker voor de oudere medemens zijn de busverbindingen van belang
- Kosten van de uithoornlijn
- Mankementen die de tramlijn nu al heeft, er is vaak wat aan de hand waardoor de tram niet kan rijden
- Nu al overvolle trams tijdens spitsuur. Hier moeten alle mensen die normaal met de bus rijden nog bij. Ik vraag me af hoe
- Openbaar vervoer wordt duurder, drukker en lastiger te bereiken. Hierdoor zullen meer mensen voor eigen vervoer kiezen. Het is al een crime om Uit of naar Uithoorn te komen in de spits

Antwoord
U geeft in uw laatste argument al min of meer aan waar het huidige buslijnennet onder te lijden heeft: het wordt steeds drukker, de bussen lopen meer vertraging op en kosten daardoor meer geld. De tram is betrouwbaar en goedkoper te exploiteren. De lagere exploitatiekosten wegen op tegen de aanlegkosten van de lijn. De omgebouwde Amstelveenlijn is straks betrouwbaarder dan de huidige lijn 51 en kan meer reizigers vervoeren.

Inspreker 332 Reactie 869
- Toename criminaliteit

Antwoord
Er zijn geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit stijgt bij een betere OV-verbinding. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en ‘schoon&heel’.

Inspreker 332 Reactie 870

- Geluidsoverlast

Antwoord

Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs het tracé.

Inspreker 332 Reactie 871

- Veiligheid, oversteekplaats waar veel kinderen moeten oversteken

Kortom, ik zou het erg op prijs stellen als deze bezwaren en die van al mijn medebewoners in Uithoorn serieus in overweging genomen worden en we met plezier in Uithoorn kunnen blijven wonen.

Antwoord

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze voor alle kruisingen is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 333 Reactie 872

Onlangs werden wij als bewoners van Uithoorn opgeroepen om te reageren op de plannen voor de Uithoornlijn.
Ik wil daar graag gebruik van maken. Daarbij wil ik graag beginnen met wat korte informatie over mijzelf. Samen met mijn gezin woon ik nu ruim vijf jaar in Uithoorn. Ik beschik zelf niet over een rijbewijs, maar ik moet voor mijn werk wel veel reizen en ben dus sterk afhankelijk van het Openbaar Vervoer. Ik kan niet anders zegen dan dat de verbindingen met (vooral) Amsterdam en Hoofddorp uitstekend zijn. Doorgaans ben ik in 30 – 45 min. in hartje Amsterdam. Ik hoor ook in mijn omgeving doorgaans heel tevreden geluiden over de bereikbaarheid van Uithoorn.
Hierbij kom ik ook meteen bij mijn eerste bezwaar. Waarom iets verbeteren dat al prima werkt? Als milieu en kosten een kritische factor zijn, waarom dan niet investeren in milieuvriendelijke (elektrische) bussen en een efficiëntere dienstregeling?

Antwoord

Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Bovenstaande ontwikkelingen hebben

geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder. Milieu is dus niet de eerste en belangrijkste reden om de tram aan te leggen, de kosten en de kwaliteit van het OV zijn dat wel.

Inspreker 333 Reactie 873

Mijn andere grote bezwaar betreft de aanleg zelf. Uithoorn heeft net opgelucht afscheid genomen van de oude N201 die het dorp al decennia in tweeën splitste. Nu zijn er plannen voor een Uithoornlijn die opnieuw als een scherp mes door de bebouwing zal snijden. Het zal niet alleen ten koste gaan van groen, ruimte en woonplezier. Ik vrees vooral voor de veiligheid. Volgens de huidige plannen komt de lijn vlak langs nieuwe woonwijken te liggen, waar overwegend jonge gezinnen wonen. Nu vaak met kinderen die op straat spelen, straks met vooral schoolgaande jeugd. Er zijn verschillend grote scholen direct in de buurt, zoals de combinatie in de Brede School en het Alkwin College. Veel van deze jongeren zullen dagelijks op weg naar school of terug naar huis oversteken bij de beoogde Uithoornlijn. Ik heb zelf 25 jaar in Rotterdam gewoond waar in de buitenwijk Alexanderpolder een (vergelijkbare) metrolijn langs diverse scholen loopt. In de loop van de jaren hebben hier talloze ongelukken plaatsgevonden, soms met fatale afloop. Kinderen zijn nu eenmaal argeloos. Een botsing met een tram of metro loopt zelden goed af.

Antwoord

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel van de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. Overigens worden de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 333 Reactie 874

Ik zou hier nog verschillende andere bezwaren aan kunnen toevoegen. Zoals het verdwijnen van een directe verbinding met het Leidseplein en Centraal Station in Amsterdam.

Antwoord

De Uithoornlijn vervangt inderdaad de rechtstreekse verbindingen, maar de belangrijke bestemmingen blijven goed bereikbaar met een overstap op bus-/tram- en metrolijnen, die zeer vaak rijden. Ongeacht het besluit over de aanleg van de Uithoornlijn zullen op korte termijn al geen bussen meer rijden van Uithoorn naar Amsterdam Centraal Station. Met een overstap op Amsterdam Zuid bent u met de Uithoornlijn straks snel op Amsterdam Centraal Station en andere bestemmingen in Amsterdam centrum.

Inspreker 333 Reactie 875
De mogelijke overlast die zich rond de haltes zal concentreren.

Antwoord
Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en 'schoon&heel'.

Inspreker 333 Reactie 876
Het gebrek aan parkeergelegenheid bij de beoogde opstapplaats. Mijn grootste bezwaar betreft echter de veiligheid.
Ik hoop van harte dat u deze opmerkingen mee wilt nemen in uw overwegingen. Ik ben er van overtuigd dat met de nodige vindingrijkheid manieren zijn te bedenken waarop ook een groeiend Uithoorn de komende decennia bereikbaar zal zijn via het Openbaar Vervoer, zonder zo'n ingrijpend project als de Uithoornlijn.
Ik zal verder via de media met belangstelling de ontwikkelingen volgen. Dank voor uw aandacht.

Antwoord
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.

Inspreker 334 Reactie 877
Middels dit schrijven wil ik graag mijn ongenoegen uitspreken over de "plannen" om de sneltram vanuit Westwijk door te trekken richting Uithoorn. Als bewoner van de Langs de Baan weet ik al sinds de aanschaf van het huis in 2006 dat er sprake zou zijn van mogelijke bebouwing op de voormalige spoordijk. Dat deze mogelijkheid nu werkelijkheid wordt en dan ook nog in de vorm van een sneltram, dat stuit toch wel tegen de borst .

Los van het geluid, als bewoner van nummer 56 vliegen de vliegtuigen die gebruik maken van de Aalsmeerbaan al recht over ons huis, zijn er ook de trillingen en het vrijkomen van metaalsplinters van de bovenleiding.

Antwoord
Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. U kunt daarbij denken aan geluidbeperkende/zichtwerende maatregelen. Op pagina 12 van de nota van wijziging kunt u lezen welke maatregel op uw deel van het tracé wordt voorgesteld.

Inspreker 334 Reactie 878

In de afgelopen periode is het al enkele malen breed uitgeschreven, de gedachte dat het voor het College van Uithoorn al vaststaat dat de lijn er gaat komen. Ik heb zelf ook het idee dat klagen niet veel uit gaat halen, desalniettemin wil ik toch graag mijn ongenoegen met u delen.

Antwoord

Van 2 tot en met 29 juni loopt de consultatieronde van de Uithoornlijn. Alle reacties die in deze periode worden ingestuurd - zoals de uwe- wordt opgenomen in de reactienota. Op
basis van deze reactienota wordt het definitieve voorstel geformuleerd dat wordt voorgelegd aan de gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen, aan Gedeputeerde Staten van Provincie Noord-Holland en de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam. Zij besluiten in het najaar over het al dan niet voortzetten van de plannen voor de Uithoornlijn.

Inspreker 334 Reactie 879

Ja, het aanleggen van een bus- of tramverbinding kost een enorme hoeveelheid geld. De kruising met de nieuwe N201 zal een aardig kunstwerk worden, iets dat de horizon meer al vervuilen dan de onlangs aangelegde fietsbrug (ook een staaltje van uitzonderlijke ambtelijke prestige, los van de kosten die met een dergelijke constructie gemoeid zijn).

Antwoord

De kosten van de aanleg van de voorkeursvariant Uithoornlijn worden nu geraamd op 55-60 miljoen euro. De kosten van het kunstwerk over de N201 is daarin opgenomen.

Inspreker 334 Reactie 880

Daarbij komt de gelijkvloerse kruising Randweg/Op de klucht. Hierbij verwijs ik graag naar de aangelegde busbaan langs de N196 en de kruising Noorddammerweg. Deze kruising is bij de aanleg voorzien van een slagboominstallatie, een van de meest veilige overweg/pad beveiligingen. Het gevolg hiervan was dat de Noorddammerweg in de ochtendspits, waarbij vele ouders na het afzetten van hun kinderen het pad naar huis of werk vervolgden, vast kwamen te staan en er enorme files ontstonden.
Dit scenario zal zich ook voltrekken bij de eerder aangehaalde gelijkvloerse kruising Randweg/Op de Klucht. Al het verkeer , dat eerst richting de basisschool in de Legmeer zal rijden en aansluitend weer zal vertrekken richting Amstelveen (en dat is heel wat zoals u waarschijnlijk weet) zal in kolonne staan te wachten. Eerst bij de kruising met de tram, aansluitend bij de stoplichten op de Zijdelweg. De bewoners uit de B-buurt (hoe verzin je het, het bordje hangt aan het begin van de straat) zullen veel moeite hebben om de woonwijk te verlaten en zullen opzoek gaan naar mogelijke alternatieven (met alle mogelijke risico's van dien).

Antwoord

Er zijn bij de kruispunten Randweg, Bieslook en Aan de Zoom op 12 dagdelen tellingen uitgevoerd, verspreid over meerdere seizoenen en verschillende dagen in de week. Op die manier is er een representatief beeld van het verkeer op deze kruispunten. De Randweg kenmerkt zich als een rustige 50 km-ontsluitingsweg. Tijdens de momenten dat school of sport begint of uitgaat is het drukker. Conform het huidig verkeersbeeld kunt u goed uw wijk uitkomen als er een tramkruising op de Randweg komt. Dit is ter controle gesimuleerd met de waargenomen verkeersbewegingen per 15 minuten en de beoogde tramfrequentie.

Inspreker 334 Reactie 881

Als bewoner van Uithoorn en direct aanwonende van het geplande tracé vraag ik mij af of dit project wel met de juiste argumentatie wordt uitgestippeld. Openbaar vervoer is een belangrijk onderdeel van de huidige samenleving, waarbij prestige niet boven economische belangen mag prevaleren. Welbeschouwd is de oude Spoordijk een van de zeer weinige plekken waar je nog met de hond kunt wandelen, zonder dat deze aan de lijn hoeft te zitten. Ook dit "woongenot" wordt de inwoners van Uithoorn ontnomen.

Ik zit niet te wachten op een tramverbinding achter mijn huis langs, maar dat is mijn mening. Hierbij heb ik mijn ernstige twijfels over de objectiviteit waarmee de noodzaak van de aanleg wordt onderbouwd.

Antwoord
Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan inderdaad in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de inpassing zodanig vorm te geven, dat er sprake blijft van een groene uitstraling.
Een goede, toekomstvaste OV-verbinding tussen Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn is de centrale doelstelling van de planstudie. De planstudie naar zo'n OV-verbinding is ingegeven door een aantal aspecten. Het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.

Inspreker 335 Reactie 882
Ik ben tegen het doortrekken van de tramlijn naar Uithoorn, dus tegen de Uithoornlijn. Enige voordeel kan zijn dat de huizenprijzen (buiten de straal van geluidsoverlast) kunnen stijgen. Uithoorn is een dorp waar ik rustig woon en mijn ontspanning, cultuur en vertier zoek ik elders, in Amstelveen/Amsterdam. Bijvoorbeeld de weekmarkt van Amstelveen of het Stadshart. Ik pak eigenlijk altijd de bus omdat ik zo milieubewust probeer te leven en de parkeertarieven daar overigens hoog vind.
Verder heb ik twee pubers waarvoor ik het belangrijk vind dat ze eenvoudig met de bus naar school kunnen en later ook naar de stad. Een directe verbinding is altijd prettiger, gemakkelijker dan overstappen, laten we toch eerlijk zijn. Je houdt je plek, je kunt doorlezen, je laat je lekker vervoeren. Want dat is het doel van de bus en daarom laat ik de auto staan, ik kan ontspannen. Ik geef toe dat de aansluiting 300 op de 170 goed is, alhoewel de chauffeurs zelden op elkaar wachten. Maar omdat het 5 min. wachttijd is neem je dat op de koop toe. Helaas wordt er door chauffeurs niet vaak gewacht op de aansluiting met de 51 bij Poortwachter Amstelveen. Om positief te blijven; ik maak soms ook mee dat de chauffeur wel wacht of daartoe bereid is als ik aan kom lopen met een vriendin die moeilijk ter been is.
Als Uithoorn vooruitstrevend wil zijn lijkt het mij nuttiger om een directe verbinding naar Schiphol te maken. Met Amstelveen en Amsterdam is de ontsluiting prima. Schiphol voorziet Uithoorn van werk, zie uw kans. maak daar een rechtstreekse verbinding naar toe. Naar Utrecht kan ook de 140 weer in ere hersteld worden, waarom een lijn tot Breukelen en dan verder met de trein? Lekker handig als mijn broer met de trein en zijn twee kindjes aankomt in Utrecht en dan nogmaals moet overstappen.
Ik ga toch bijna denken dat er sprake is van vriendjespolitiek; "jullie krijgen dit, maar dan wel tot Breukelen".
Ik ben te naïef om te verzinnen wat. Maar het doel; openbaar vervoer wordt niet verwezenlijkt.
Nou ja; ik ga van A naar B. Maar daar gaat het niet om; ik wil die bereikbaarheid van de voorzieningen die niet in Uithoorn zijn. Begrijp dat als vervoerder en als bestuurder van een dorp waar het prettig wonen is. Hoe blijft Uithoorn populair, doordat het goed ontsloten is met de regio. Dat de voorzieningen uit de regio gemakkelijk te bereiken zijn.
Je gaat niet in de regen eerst 1 km fietsen naar een tramstation om vervolgens te moeten overstappen en wachten op iets om naar je doel te gaan.
Gemak dient de mens,
Dus laat die 170 rijden!
Trek de tram door naar Schiphol ipv Uithoorn!

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor

(Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum, ongeacht het besluit over de Uithoornlijn.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
Op deze 'ruggengraat' in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar 'oude' bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam centraal, en Amtserdam Zuidoost. Schiphol is straks goed te bereiken via een overstap op Ouderkerkerlaan op bus 300 of met bus 340 via een overstap op Schiphol-Zuid.

Inspreker 335 Reactie 883
PS na deze zomervakantie geen kinderen meer op de Brede School Legmeer West, maar die oversteekpunten zullen echt gevaarlijke situaties met zich meebrengen.

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 336 Reactie 884
Wij wonen nu bijna een jaar in Uithoorn [de legmeer] en komen uit Amstelveen. Amstelveen was te duur om te kopen en we waren de drukte aan de Beneluxbaan en de A9 zat. Van de hele dag het geluid van auto`s en de tram voor je deur werden we gek. We wonen nu in een wijk zonder openbaar vervoer en geen straat waar auto`s langs je huis rijden, kortom kindvriendelijk en rustig. Helaas wel veel last van de vliegtuigen die letterlijk over ons huis vliegen, maar daar doen we helaas niks aan. Ik moet dagelijks mijn zoontje wegbrengen en ophalen van school en weet zeker dat ik veel op onthoud zal ondervinden. En over een paar jaar wanneer hij zelf op de fiets naar school mag hou ik mijn hart vast.

Antwoord
Er zijn bij de kruispunten Randweg, Bieslook en Aan de Zoom op 12 dagdelen tellingen uitgevoerd, verspreid over meerdere seizoenen en verschillende dagen in de week. Op die manier is er een representatief beeld van het verkeer op deze kruispunten. Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende

mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen. In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 336 Reactie 885
Het is ook een mooi loopgebied om met je viervoeter een wandelingetje te maken wat straks ten koste gaat van een tram.

Antwoord
Op dit moment is het deel van de Oude Spoordijk tussen de randweg en de busbaan in gebruik als wandel/ uitlaatgebied, en heeft het een groene invulling. Er zijn echter al lange tijd plannen om op dit tracé een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding aan te leggen. Het gebied is dan ook niet als groengebied bestemd. Daarnaast is een vooronderzoek uitgevoerd naar de flora en fauna op en langs de Oude Spoordijk. Daaruit bleek dat er geen beschermde diersoorten en/of bijzondere beplanting aanwezig zijn op en langs de dijk. Tenslotte is het de bedoeling om ook bij de mogelijke komst van de Uithoornlijn de tram zodanig in te passen dat er sprake blijft van een groene uitstraling.

Inspreker 336 Reactie 886
Er is genoeg openbaar vervoer naar en van Uithoorn en een tram heeft daarom geen enkele nut.

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 336 Reactie 887
Wij hadden bij onze vorige woning veel last van criminaliteit door jongeren die uit de tram stapte en bij ons gingen hangen, blowen, drugs dealen, biertje drinken, allerlei troep lieten slingeren en geluidsoverlast veroorzaakte. Wij hebben zelfs brand in de hal gehad. Als de Uithoornlijn doorgaat en de McDonalds er ook

komt weet ik zeker dat deze ellende ook hier gaat gebeuren. Wij zijn hier komen wonen zodat wij en zeker onze kinderen in een veilige leefomgeving kunnen opgroeien. Wij zijn dus zwaar tegen de komst van Uithoornlijn.

Antwoord
Het is begrijpelijk dat u zich zorgen maakt over overlast uit uw eigen ervaringen bij uw vorige woning. Bij de planuitwerking zal rekening worden gehouden met de inrichting van de haltes om sociale veiligheid te bevorderen en bijvoorbeeld "hangen" te voorkomen.

Inspreker 337 Reactie 888
Ik ben voor de uithoornlijn.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie

Inspreker 338 Reactie 889
Ik ben tegen de komst van de Uithoornlijn waardoor er een tram langs onze achtertuin komen te rijden. De trams veroorzaken geluidoverlast en trillingen en tevens levert het ons een vermindering van uitzicht op door een hoger geluidsscherm en bovenleidingen waar we zicht op krijgen.
In het vigerende bestemmingsplan zijn aan ons strenge eisen opgelegd voor het gebruik van het talud om de stabiliteit ervan te waarborgen. De trillingen zorgen voor onstabiliteit van het zandtalud en veroorzaakt schade aan onze tuin en eigendommen. We zullen u aansprakelijk stellen voor schade die u zult veroorzaken.

Antwoord
Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Dat is bij uw deel van het tracé het geval. Bovendien wordt in overleg met de omgeving gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken.Op pagina 12 van de nota van wijziging kunt u lezen welke maatregel bij u wordt voorgesteld.
Bij overgangen naar andere constructies (brug naar land bijvoorbeeld) kan een tram trillingen afgeven aan de omgeving omdat een tram een zwaar voortuig is en elke zetting/oneffenheid een trilling kan geven. Voor trillingshinder bestaat geen wetgeving maar wel een richtlijn. Richtlijn A gaat over schade aan panden. Richtlijn B gaat over trillingshinder voor personen. Richtlijn B is veel strenger en stelt dat er geringe tilling naar de omgeving mag zijn. Projectorganisatie Uithoornlijn heeft getoetst op richtlijn B. De gehouden quick-scan naar trillingen toont aan dat de trillingen niet boven de grenswaarde van richtlijn B (personen) komen. Daarnaast zijn in het ontwerp techische maatregelen opgenomen zodat overgangen geminimaliseerd zijn waardoor trillingen naar omgeving zoveel mogelijk worden gereduceerd.
Zoals eerder in een brief aan de bewoners van de Ruyterlaan aangegeven moet uiteraard ook voor de stabiliteit van het talud aan alle eisen worden voldaan tijdens de aanleg en tijdens het gebruik van de trambaan.

Inspreker 338 Reactie 890
Het verlengen van de tramlijn van Amstelveen naar Uithoorn zal nooit winstgevend worden. Ook begrijpen wij totaal niet het nut en noodzaak om forse investeringen te plegen voor een klein stukje trambaan van het busstation naar het spoorhuis waarop je vervolgens weer moet overstappen op de bus omdat je niet verder kunt. Waarom dan dit stukje tramlijn aanleggen ?
Het openbaar vervoer zal door de komst van de tram alleen maar slechter en onveiliger worden. Haltes liggen op veel grotere afstand, de haltes zijn veel ongunstiger dan de huidige busverbindingen.

Ook de dienstverlening per tram is slecht. Journaliste Jorie Horsthuis liet zich enkele jaren geleden omscholen tot conducteur, om undercover verslag te kunnen doen van de misstanden. In haar boek Op de tram is te lezen hoe sommige chauffeurs schelden op passagiers en trots aan collega's vertellen dat ze doorrijden als er te weinig mensen bij de halte staan te wachten.

Het aanleggen van een aparte busbaan naar Amstelveen levert veel meer voordelen op dan een tram. Met vervoer per bus zijn de haltes veel dichterbij dan de tram. Bij de zuidtangent is overduidelijk gekozen voor de bus voor het openbaar vervoer. Waarom dan nu ineens de keuze voor een tram ?

Antwoord
De kosten van het openbaar vervoer bestaan uit kosten voor infrastructuur (bus- en trambanen) en de kosten voor exploitatie. (het laten rijden van bussen en trams). Het goedkoper maken van het openbaar vervoer is inderdaad een doelstelling, maar dat wil niet zeggen dat het altijd kostendekkend (rendabel) kan zijn. Wel is duidelijk dat de exploitatiekosten van een tram (voornamelijk perosneelskosten) lager zijn dan die van het buslijnennet: een tram(bestuurder) vervoert 5 maal zoveel mensen als een bus(chauffeur). De Uithoornlijn voldoet dus aan het streven naar een goedkoper en efficienter OV, maar de exploitatie zal niet rendabel zijn in de zin dat de reizigersopbrengensten de kosten van de exploitatie zullen overstijgen.
De stadsregio hecht zeer veel waarde aan sociale veiligheid en dienstverlening. Er zijn prestatieafspraken gemaakt met de vervoerders, die landelijk worden gemeten en gecontroleerd (CROW:klantenbarometer). Overigens blijkt uit deze klantenbarometer dat de lokale vervoerders het erg goed doen en nog elk jaar verbeteren.

Inspreker 338 Reactie 891
Daarnaast is de bus veel minder gevaarlijk dan een dodenlijn zoals de tramlijn ook wel wordt genoemd. Uit onderzoek van de SWOV-Factsheet Verkeersonveiligheid van openbaar vervoer blijkt dat er per afgelegde kilometer bij ongevallen met een bus 7 keer zoveel ongevallen zijn met ernstige afloop (doden en/of ziekenhuisgewonden) dan bij ongevallen met een personenauto, en bij ongevallen met een tram 12 keer zoveel. Voor dodelijke ongevallen zijn deze verhoudingen nog ongunstiger: bij ongevallen met een bus 15 keer zoveel en bij ongevallen met een tram 57 keer zoveel dodelijke ongevallen als bij ongevallen met een personenauto." Waarom geeft u de tram dan de voorkeur boven een goede busverbinding met minder kans op dodelijke slachtoffers ?

Antwoord
De door u genoemde getallen over doden door een tram- en treinbotsing zijn gerelateerd aan het aantal afgelegde trein- en tramkilometers. Die zijn voor alle trams en treinen in Nederland veel lager dan voor alle auto's in Nederland. Er vielen 25 doden door een botsing met een tram of trein, treinbotsingen vormen hiervan het leeuwendeel. Maar uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een 'gewone' lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel van de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. Overigens worden de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen.

Inspreker 339 Reactie 892
Ik ben tegen de komst van de Uithoornlijn waardoor er een tram langs onze achtertuin komen te rijden. De trams veroorzaken geluidoverlast en trillingen en tevens levert het ons een vermindering van uitzicht op door een hoger geluidsscherm en bovenleidingen waar we zicht op krijgen.
In het vigerende bestemmingsplan zijn aan ons strenge eisen opgelegd voor het gebruik van het talud om de stabiliteit ervan te waarborgen. De trillingen zorgen voor onstabiliteit van het zandtalud en veroorzaakt schade aan onze tuin en eigendommen. We zullen u aansprakelijk stellen voor schade die u zult veroorzaken.

Antwoord
Zie antwoord bij inspreker 338.

Inspreker 339 Reactie 893

Het verlengen van de tramlijn van Amstelveen naar Uithoorn zal nooit winstgevend worden. Ook begrijpen wij totaal niet het nut en noodzaak om forse investeringen te plegen voor een klein stukje trambaan van het busstation naar het spoorhuis waarop je vervolgens weer moet overstappen op de bus omdat je niet verder kunt. Waarom dan dit stukje tramlijn aanleggen ?
Het openbaar vervoer zal door de komst van de tram alleen maar slechter en onveiliger worden. Haltes liggen op veel grotere afstand, de haltes zijn veel ongunstiger dan de huidige busverbindingen.

Ook de dienstverlening per tram is slecht. Journaliste Jorie Horsthuis liet zich enkele jaren geleden omscholen tot conducteur, om undercover verslag te kunnen doen van de misstanden. In haar boek Op de tram is te lezen hoe sommige chauffeurs schelden op passagiers en trots aan collega's vertellen dat ze doorrijden als er te weinig mensen bij de halte staan te wachten.
Het aanleggen van een aparte busbaan naar Amstelveen levert veel meer voordelen op dan een tram. Met vervoer per bus zijn de haltes veel dichterbij dan de tram. Bij de zuidtangent is overduidelijk gekozen voor de bus voor het openbaar vervoer. Waarom dan nu ineens de keuze voor een tram ?

Antwoord

Zie antwoord bij inspreker 338.

Inspreker 339 Reactie 894

Daarnaast is de bus veel minder gevaarlijk dan een dodenlijn zoals de tramlijn ook wel wordt genoemd. Uit onderzoek van de SWOV-Factsheet Verkeersonveiligheid van openbaar vervoer blijkt dat er per afgelegde kilometer bij ongevallen met een bus 7 keer zoveel ongevallen zijn met ernstige afloop (doden en/of ziekenhuisgewonden) dan bij ongevallen met een personenauto, en bij ongevallen met een tram 12 keer zoveel. Voor dodelijke ongevallen zijn deze verhoudingen nog ongunstiger: bij ongevallen met een bus 15 keer zoveel en bij ongevallen met een tram 57 keer zoveel dodelijke ongevallen als bij ongevallen met een personenauto." Waarom geeft u de tram dan de voorkeur boven een goede busverbinding met minder kans op dodelijke slachtoffers ?

Antwoord

Zie antwoord bij inspreker 338.

Inspreker 340 Reactie 895

Ik ben tegen de komst van de Uithoornlijn waardoor er een tram langs onze achtertuin komen te rijden. De trams veroorzaken geluidoverlast en trillingen en tevens levert het ons een vermindering van uitzicht op door een hoger geluidsscherm en bovenleidingen waar we zicht op krijgen.
In het vigerende bestemmingsplan zijn aan ons strenge eisen opgelegd voor het gebruik van het talud om de stabiliteit ervan te waarborgen. De trillingen zorgen voor onstabiliteit van het zandtalud en veroorzaakt schade aan onze tuin en eigendommen. We zullen u aansprakelijk stellen voor schade die u zult veroorzaken.

Antwoord

Zie antwoord bij inspreker 338.

Inspreker 340 Reactie 896

Het verlengen van de tramlijn van Amstelveen naar Uithoorn zal nooit winstgevend worden. Ook begrijpen wij totaal niet het nut en noodzaak om forse investeringen te plegen voor een klein stukje trambaan van het busstation naar het spoorhuis waarop je vervolgens weer moet overstappen op de bus omdat je niet verder kunt. Waarom dan dit stukje tramlijn aanleggen ?
Het openbaar vervoer zal door de komst van de tram alleen maar slechter en onveiliger worden. Haltes liggen op veel grotere afstand, de haltes zijn veel ongunstiger dan de huidige busverbindingen.

Ook de dienstverlening per tram is slecht. Journaliste Jorie Horsthuis liet zich enkele jaren geleden omscholen tot conducteur, om undercover verslag te kunnen doen van de misstanden. In haar boek Op de tram is te

lezen hoe sommige chauffeurs schelden op passagiers en trots aan collega's vertellen dat ze doorrijden als er te weinig mensen bij de halte staan te wachten.
Het aanleggen van een aparte busbaan naar Amstelveen levert veel meer voordelen op dan een tram. Met vervoer per bus zijn de haltes veel dichterbij dan de tram. Bij de zuidtangent is overduidelijk gekozen voor de bus voor het openbaar vervoer. Waarom dan nu ineens de keuze voor een tram ?

Antwoord
Zie antwoord bij inspreker 338.

Inspreker 340 Reactie 897
Daarnaast is de bus veel minder gevaarlijk dan een dodenlijn zoals de tramlijn ook wel wordt genoemd. Uit onderzoek van de SWOV-Factsheet Verkeersonveiligheid van openbaar vervoer blijkt dat er per afgelegde kilometer bij ongevallen met een bus 7 keer zoveel ongevallen zijn met ernstige afloop (doden en/of ziekenhuisgewonden) dan bij ongevallen met een personenauto, en bij ongevallen met een tram 12 keer zoveel. Voor dodelijke ongevallen zijn deze verhoudingen nog ongunstiger: bij ongevallen met een bus 15 keer zoveel en bij ongevallen met een tram 57 keer zoveel dodelijke ongevallen als bij ongevallen met een personenauto." Waarom geeft u de tram dan de voorkeur boven een goede busverbinding met minder kans op dodelijke slachtoffers ?

Antwoord
Zie antwoord bij inspreker 338.

Inspreker 341 Reactie 898
Ik ben tegen de komst van de Uithoornlijn waardoor er een tram langs onze achtertuin komen te rijden. De trams veroorzaken geluidoverlast en trillingen en tevens levert het ons een vermindering van uitzicht op door een hoger geluidsscherm en bovenleidingen waar we zicht op krijgen.
In het vigerende bestemmingsplan zijn aan ons strenge eisen opgelegd voor het gebruik van het talud om de stabiliteit ervan te waarborgen. De trillingen zorgen voor onstabiliteit van het zandtalud en veroorzaakt schade aan onze tuin en eigendommen. We zullen u aansprakelijk stellen voor schade die u zult veroorzaken.

Antwoord
Zie antwoord bij inspreker 338.

Inspreker 341 Reactie 899
Het verlengen van de tramlijn van Amstelveen naar Uithoorn zal nooit winstgevend worden. Ook begrijpen wij totaal niet het nut en noodzaak om forse investeringen te plegen voor een klein stukje trambaan van het busstation naar het spoorhuis waarop je vervolgens weer moet overstappen op de bus omdat je niet verder kunt. Waarom dan dit stukje tramlijn aanleggen ?
Het openbaar vervoer zal door de komst van de tram alleen maar slechter en onveiliger worden. Haltes liggen op veel grotere afstand, de haltes zijn veel ongunstiger dan de huidige busverbindingen.

Ook de dienstverlening per tram is slecht. Journaliste Jorie Horsthuis liet zich enkele jaren geleden omscholen tot conducteur, om undercover verslag te kunnen doen van de misstanden. In haar boek Op de tram is te lezen hoe sommige chauffeurs schelden op passagiers en trots aan collega's vertellen dat ze doorrijden als er te weinig mensen bij de halte staan te wachten.
Het aanleggen van een aparte busbaan naar Amstelveen levert veel meer voordelen op dan een tram. Met vervoer per bus zijn de haltes veel dichterbij dan de tram. Bij de zuidtangent is overduidelijk gekozen voor de bus voor het openbaar vervoer. Waarom dan nu ineens de keuze voor een tram ?

Antwoord
Zie antwoord bij inspreker 338.

Inspreker 341 Reactie 900

Daarnaast is de bus veel minder gevaarlijk dan een dodenlijn zoals de tramlijn ook wel wordt genoemd. Uit onderzoek van de SWOV-Factsheet Verkeersonveiligheid van openbaar vervoer blijkt dat er per afgelegde kilometer bij ongevallen met een bus 7 keer zoveel ongevallen zijn met ernstige afloop (doden en/of ziekenhuisgewonden) dan bij ongevallen met een personenauto, en bij ongevallen met een tram 12 keer zoveel. Voor dodelijke ongevallen zijn deze verhoudingen nog ongunstiger: bij ongevallen met een bus 15 keer zoveel en bij ongevallen met een tram 57 keer zoveel dodelijke ongevallen als bij ongevallen met een personenauto." Waarom geeft u de tram dan de voorkeur boven een goede busverbinding met minder kans op dodelijke slachtoffers ?

Antwoord

Zie antwoord bij inspreker 338.

Inspreker 342 Reactie 901

1. Ik ben tegen de Uithoornlijn
2. Het democratisch gehalte

➢ Uithoorn moet nog besluiten of de Uithoornlijn er komt. Dit lijkt democratisch, maar dat is het niet.

➢ De NoordZuidlijn, een verhaal apart, kwam ondanks alles toch niet verder dan Station Zuid. De Zuidcorridor, een verzamelnaam voor het OV in Buitenveldert, Amstelveen, UIthoorn en Aalsmeer, ontkomt niet aan de NoordZuidlijn en de vervoervisie van de stadsregio.

➢ Dat de Zuidcorridor in feite één geheel vormt moge duidelijk zijn. Reizigers uit Uithoorn en Aalsmeer komen op hun weg naar Amsterdam door Amstelveen en Buitenveldert. Het zou niet meer dan logisch geweest zijn als de Zuidcorridor als één samenhangend geheel op de operatietafel gelegd zou zijn. Niet alleen de reizigers, maar ook de overheden hebben met elkaar te maken en hebben elkaar nodig. Zo zou er een totaal concept voor de gehele Zuidcorridor kunnen komen, en zouden alle overheden zich kunnen buigen over de te maken keuzes. Er zou nagedacht kunnen zijn over de manier waarop het geheel aanbesteed zou worden en wat er bij een aanbesteding aan de aanbieders toevertrouwd zou zijn. Want: In hoeverre moet een overheid zaken in detail regelen? Hoe goed is de overheid als ondernemer? Wat laat je over aan het vakmanschap van de vervoerder? In hoeverre laat je hem vrij om de beste keuzes te maken en hoe regel je dat?

➢ Ook het democratisch gehalte van de stadsregio komt zo in beeld, want als de Zuidcorridor niet als één geheel, maar in delen en elkaar opvolgend in de besluitvorming komt, welke overheid heeft dan de eerste keuze, en voor welke overheid wordt het slikken of stikken?

➢ De keuze om eerst lijn 51 in behandeling te nemen, houdt in dat Amsterdam (Buitenveldert) en Amstelveen daar iets over te zeggen hebben, maar Uithoorn en Aalsmeer niet of nauwelijks.

➢ Zo is het gegaan. De Amstelveenlijn is inmiddels afgetimmerd.

➢ Pas daarna kwam de stadsregio met het plan op de proppen, om de Amstelveenlijn als HOV naar Uithoorn door te trekken.

➢ Uithoorn kan NEE tegen de UIthoornlijn zeggen, maar wat dan? Er is geen plan B...

➢ Alles wat rest is dat het OVprobleem van UIthoorn wordt opgelost binnen de OVconcessie. Maar: in hoeverre kan dat nog? Op het moment dat dat Uithoorn beslist ligt het bestek voor de OVconcessie Amstel en Meerlanden al vast en loopt de aanbesteding reeds.

➢ Het democratisch gehalte van de stadsregio is niets meer en niets minder dan het onder druk zetten van de laatste dorpen om toch vooral maar JA te zeggen.

➢ Voor Amstelveen betekent het niet doorgaan van de Uithoornlijn, dat er niet hoeft te worden betaald aan de twee kilometer rails tussen Westwijk en Uithoorn en dat er dagelijks 6500 mensen minder in de trams zitten terwijl er geen tram minder rijdt. Dat is toch mooi gemiddeld 35 reizigers per tram die een Amstelvener niet in de weg zitten.

➢ Voor Uithoorn is duidelijk geworden dat er voor HOV geld is en wel 60 miljoen. Pikt de stadsregio dat geld weer in om het elders te gaan uitgeven? Voor een zinloze doortrekking van de NoordZuidlijn naar Schiphol? De stadsregio ten voeten uit!

Antwoord

Alle volksvertegenwoordigende organen moeten nog besluiten over de Uithoornlijn, niet alleen de gemeenteraad van Uithoorn. Als één van de raden tegen de Uithoornlijn stemt, kan dit plan niet door de andere partijen worden doorgezet. In de regioraad zijn zowel raadsleden uit Amstelveen als Aalsmeer als Uithoorn vertegenwoordigd. Juist daar kunnen raadsleden uit verschillende gemeenten mee praten en beslissen over projecten die van regionaal belang zijn. De Stadsregio beschikt over middelen vanuit het Rijk voor investeringen in infrastructuur. Zoals ook eerder gecommuniceerd zal de Stadsregio derhalve verreweg het grootste deel van de investering van 55-60 miljoen euro op zich nemen.
Met het doortrekken van de Amstelveenlijn naar Uithoorn wordt een totaalconcept voor de zuidcorridor neergelegd. Per project wordt de marktbenaderingsstrategie bepaald: op welke wijze het project wordt aanbesteed en de ruimte van marktpartijen in ontwerp en bouw.

Inspreker 342 Reactie 902

3. Nut en Noodzaak

➢ De huidige bussen die tussen Uithoorn en Amstelveen rijden vervoeren tussen Uithoorn en Amstelveen 6500 mensen per dag. Niet al deze mensen komen uit Uithoorn, er zijn ook reizigers uit ZuidHolland en de Kwakel bij (lijn 147) en uit de provincie Utrecht (lijn 121, 130, 142).

➢ Het leeuwendeel van al deze reizigers wordt vervoerd met lijn 170.

➢ Hoe vol zit lijn 170? Hoeveel kan er nog bij? Hoe vol komt de Uithoornlijn? Bekijk dit rekenmodel, de hier gebruikte getallen komen uit dienstregelingen, waarvan die van de Uithoornlijn gebaseerd is op de huidige lijn 51 en informatie over de Amstelveenlijn op internet. De capaciteit van de voertuigen is gebaseerd op de vermeldingen overzitplaatsen in " de waaier van Brocht ").

			120,00%		150%		200%	
reizigers	5500		6600		8250		11000	
	Lijn 170	Uithoornlijn	Lijn 170	Uithoornlijn	Lijn 170	Uithoornlijn	Lijn 170	Uithoornlijn
aantal ritten	98	154						
gemiddeld aantal reizigers per rit	56,12	35,71	67,35	42,86	84,18	53,57	112,24	71,43
maximun aantal zitplaatsen	40	160						
gemiddelde bezettingsgraad	140,31%	22,32%	168,37%	26,79%	210,46%	33,48%	280,61%	44,64%

➢ Omdat de stadsregio uitgaat van een stijging van 20% van het vervoer is hier een dergelijke stijging meegerekend, zelfs een stijging met 50% en 100%, een verdubbeling van het aantal reizigers.

➢ Lijn 170 vervoert nu gemiddeld(!) meer reizigers dan hij zitplaatsen heeft. Het is een gemiddelde, dat houdt in dat er in de spits kortstondig staanplaatsen kunnen zijn, en dat het buiten de spits niet altijd noodzakelijk is om te staan. Het verschilt van rit tot rit.

➢ Verhoging met 20% of 50% maakt uitbreiding van capaciteit nodig in de piekperiodes, dat hoeft niet noodzakelijk de hele dag het geval te zijn.

➢ Als er voor een busconcept gekozen zou zijn, dan geldt dat er in Amsterdam niet met grotere bussen dan de huidige gereden mag worden.

➢ Maar voor een busconcept tot station Zuid zouden modernere, langere bussen mogelijk moeten zijn.

➢ Voor de Uithoornlijn geldt dat de aangekondigde 10 trams per uur gemiddeld 36 reizigers zouden vervoeren terwijl er bij een 60 meter tram zeker 160 zitplaatsen zouden moeten zijn. De trams zijn dan voor slechts 22,3% gevuld.

➢ Dit is de beginsituatie op het moment dat het vervoer door de tram van de bus wordt overgenomen

➢ Als de verwachte groei van 20% plaats vindt, dan zitten er gemiddeld 43 reizigers in de tram, de tram is daarmee voor 27% gevuld.

➢ Als de groei zou doorzetten tot 50%, dan zitten er gemiddeld 53 reizigers in de tram, de tram is daarmee voor ruim 33% gevuld.

➢ Alles gebaseerd op ZITplaatsen.

➢ Vragen:
➢ vanaf welke halte in Amstelveen zijn alle zitplaatsen bezet?
➢ Is de inzet van 10 dubbele trams per uur niet een beetje overdadig?
➢ Wie betaalt dat?
➢ Als er "ergens in Amstelveen of Buitenveldert" een tram van 60 meter noodzakelijk is, waarom moet er voor een aanzienlijk deel van de lijn dan overcapaciteit zijn en niet zo kinderachtig ook nog? Omdat het niet anders kan? Waarom moet dat niet anders kunnen?

Antwoord
De bezetting van de tram zal op het deel tussen Uithoorn en Amstelveen inderdaad geen 100% zijn, de capaciteit is immers afgestemd op het drukste deel van de lijn en dat is het deel in Buitenveldert. Bekend is dat er ongeveer 6500 mensen per dag van de tram gebruik zullen maken op het deel tussen Uithoorn en Amstelveen, waar in Buitenveldert dit snel het drievoudige zal zijn. Het gaat om een hoogwaardige tramlijn. Dat wil zeggen dat de Uithoornlijn in hoge frequentie zal gaan rijden. Naar verwachting zullen de trams in de spits minimaal 6 keer per uur en maximaal 10 keer per uur in de spits gaan rijden. De precieze frequentie zal echter later worden bepaald op basis van de meest actuele prognoses van het verwachte aantal reizigers. De frequentie in de daluren wordt afgestemd op de lagere vraag. De exploitatiekosten van de tram zijn echter lager dan die van het buslijnennet zoals dat nu rijdt.

Inspreker 342 Reactie 903
4. Het OV wordt duurder voor de consument
➢ Wat een reis moet kosten, wordt bepaald door het soort vervoerbewijs dat gebruikt wordt.
i. OVchipkaart, op kilometer tarief. De gereisde afstand en de kilometerprijs zijn bepalend
ii. OVchipkaart, met een abonnement. Als er een geschikt abonnement beschikbaar is, kan dat gunstiger zijn.
➢ De stadsregio stelt ieder jaar de tarieven vast.
➢ Hier een rekenvoorbeeld van de gevolgen van de Uithoornlijn
➢ In dit voorbeeld is gerekend met uitkomsten van OV9292.nl, toekomstige reisdelen die nog niet bekend zijn, zijn berekend op basis van de kilometerprijs en de in google maps gemeten afstand. Voor de Uithoornlijn en lijn 5 is het kilometertarief van GVB gerekend (15,4 cent) en voor de bus is het kilometertarief van Amstel en Meerlanden gerekend, 14,2 cent.

	Traject	Reistarief			Reistarief	Verschil
	Basistarief	€ 0,89				
Uithoorn, Romeflat - Busstation	Zijdelbus	€ 0,19				
Uithoorn Busstation - Amstelveen Oranjebaan	Uithoornlijn	€ 1,50				
Amstelveen Oranjebaan - Amsterdam Leidsplein	Lijn 5	€ 1,22	Uithoorn, Romeflat - Amsterdam Leidseplein	Lijn 170	€ 3,16	
	Totaal	**€ 3,80**			**€ 3,16**	**20,25%**
	Basistarief	€ 0,89				
Uithoorn Busstation - Amstelveen Oranjebaan	Uithoornlijn	€ 1,50				
Amstelveen Oranjebaan - Amsterdam Leidsplein	Lijn 5	€ 1,22	UIthoorn Busstation - Amsterdam Leidseplein	Lijn 142	€ 3,29	
	Totaal	**€ 3,61**			**€ 3,29**	**9,73%**

➢ Wie noordelijk van de Uithoornlijn woont, buiten het bereik van de 800 meter hemelsbrede loopafstand, kan het aanvullende OV gebruiken, de Zijdelbus, om naar het busstation te gaan. In feite reist men dan eerst even de verkeerde kant op, een omweg. Dat vertaalt zich in hogere kosten. 20% duurder (vanaf de Romeflat).
➢ Een reis vanaf het busstation, de huidige bus vergeleken met de Uithoornlijn, levert en interessant resultaat op, de Uithoornlijn is 10% duurder.
➢ Wie het van het aanvullende OV moet hebben, is niet alleen benadeeld in reisduur, en overstappen, maar ook in prijs.

➢ Wat wordt het (kilometer)tarief van de Uithoornlijn? Eerst een lokkertje en na een poosje??

Antwoord
De tarieven zijn nog niet bekend. Het GVB-tarief is een tarief dat is afgestemd op stadsvervoer, voor het streekvervoer gelden andere tarieven. Het rekenvoorbeeld toont aan dat bij doortrekking van dit stadstarief naar Uithoorn de kosten zullen stijgen. Het is echter aan de vervoerder om een voorstel te doen en aan de stadsregio (en regioraad) om daarmee in te stemmen.

Inspreker 342 **Reactie 904**
5. Effect frequentiewijzigingen
Frequentiewijziging Wijziging aantal reizigers
Van 1x per 2 uur naar 1x per uur + 60%
Van 1x naar 2x per uur + 40%
Van 2x naar 4x per uur + 25%
Van 4x naar 8x per uur + 15%
Bij een frequentieverlaging is de afname in het aantal reizigers 20% groter dan de toename van het aantal reizigers bij een evenredige frequentieverhoging. Hierbij de opmerkingen:
➢ Voor de reizigers die zonder aanvullend OV de tram gebruiken verandert de frequentie niet of nauwelijks.
➢ Voor reizigers die aanvullend OV nodig hebben gaat de frequentie omlaag. Van de Achterbergen van Schendellaan naar Amsterdam Centrum: van 6 keer per uur naar 4 keer per uur. De invloed op het aantal reizigers meer dan 20% negatief.

Antwoord
De door u genoemde getallen zijn afgeleid uit diverse studies en projecten op het gebied van openbaar vervoer en zijn algemene getallen. In dit geval is met een verkeersmodel de specifieke verandering doorgerekend, rekening houden met de daadwerkelijke verdeling van woningen, loopafstanden lijnen, snelheden en reistijden. Daaruit blijkt dat een stijging van het gebruik te verwachten is. Uiteraard is deze stijging een saldo: sommige reizigers keren het OV de rug toe, maar voor anderen wordt dit juist weer interessant. Die laatste groep blijkt dus groter te zijn dan de eerste. Ook nemen reizigers andere routes, een teken dat de Uithoornlijn voor hen aantrekkelijker is.

Inspreker 342 **Reactie 905**
6. De gevolgen van prijsstijging voor het aantal te vervoeren reizigers
Prijsstijgingen hebben gevolgen voor de aantrekkingskracht van het vervoer op de reiziger

6. De gevolgen van prijsstijging voor het aantal te vervoeren reizigers

Prijsstijgingen hebben gevolgen voor de aantrekkingskracht van het vervoer op de reiziger

	Streekverveoer		Stadsvervoer	
termijn	kort	lang	kort	lang
werkgebonden	-0,25	-0,50	-0,40	-0,50
Vrijetijdsvervoer	-0,30	-0,60	-0,70	-0,80
totaal	-0,30	-0,55	-0,55	-0,65
Rekenvoorbeeld: een prijsstijging van 10% leidt tot (10 x -0,25 =) 2,5% reizigersverlies in				
de werkgebonden sfeer en 3% in de vrijetijdssfeer op de korte termijn.				
		prijsstijging	resultaten	
Achterberglaan / v Schendellaan		20,25%	-6,08%	-11,14%
Busstation		9,73%	-2,92%	-4,86%

De genoemde prijsstijgingen hebben een negatieve invloed op de vervoercijfers van 3 tot 11%
7. Kosten Uithoornlijn. Ik ben er van overtuigd dat de kosten veel hoger zullen worden dan nu wordt

voorgespiegeld. Deze quickscan laat zien dat er voor de uitbreiding van de Amstelveenlijn tot de Uithoornlijn een éénmalige uitgave van bijna 80 miljoen nodig is, en dat er elk jaar bijna 2,5 miljoen terugkerende kosten zijn. Dat is wel even wat anders dan de 60 miljoen van de stadsregio…
8. Een klein stukje tot Uithoorn. Het was maar "een klein stukje tot Uithoorn". De Amstelveenlijn is 10 kilometer lang en de uitbreiding naar Uithoorn is 5 kilometer. Dat is geen klein stukje, dat is de helft er bij .
9. De tram bonus (meerwaarde van de tram t.o.v. bus) is ongeveer 4–6%. Dit betekent dat een tram ongeveer 6% meer reizigers trekt dan een bus op dezelfde lijn.
➢ Hierbij aan te tekenen dat "dezelfde lijn" voor de Uithoornlijn wel ruim geïnterpreteerd moet worden en daarmee ook dat het volledige effect van 6% wellicht toch wat minder is.
10.Overstappanalty De 'overstappenalty' is gelijk aan 11 minuten, exclusief de wachttijd. Deze waarde drukt alle ongemak voor de reiziger uit die met een overstap samenhangt. Het effect van een relatief gemakkelijke overstap is 2 minuten, voor een hinderlijke overstap +2 minuten.
➢ Hierbij de opmerking dat het aantal keren overstappen groot is…. Het reizen is niet een stukje lopen, het OV en weer een stukje lopen, het OV wordt verknipt in meerdere kleine stukjes, van elkaar gescheiden door overstappen. De invloed van de overstappanalty moet zeker niet onderschat worden.

Antwoord
In iedere fase van een project wordt een raming gemaakt en er vindt een second opinion plaats op de raming van de kosten. In de planstudie is een raming gemaakt van het tracé met drie haltes (eindpunt Dorpscentrum). In deze raming bedragen de aanlegkosten tussen de 55 en 60 miljoen euro. Met dit cijfer is ook gewerkt in de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse en is op deze basis vergeleken met de andere tram-en busvarianten. Voor het voorkeursbesluit in het najaar is de second opinion op de raming afgerond. Hoe verder je een project uitwerkt, hoe zekerder je kunt zijn van de juistheid van de raming. In het project is tevens ruime aandacht voor risicomanagement. Uiteraard zijn er bijvoorbeeld ook jaarlijkse exploitatiekosten, die komen voor rekening van de Stadsregio Amsterdam als concessieverlener van het het openbaar vervoer. Zoals al eerder aangegeven is het aantal rezigers berekend met een verkeersmodel. Dit model berekent voor elke verplaatsing de reistijd. Die bestaat uit voor- en natransporttijd, wachttijd en rijtijd en eventuele overstaptijd. Daarbij worden voor- en natransporttijd en wachttijd zwaarder gewogen. Het door u genoemde effect is dus meegenomen in de berekening.

Inspreker 342 Reactie 906
11.Geen Vertrouwen.
Uit bovenstaande mag blijken dat ik uw werk tot nu toe betwijfel, ik denk dat u op gespannen voet met de Waarheiden met goed bestuurderschap bezig bent. De regioraad heeft weinig democratisch gehalte, laat dit gebeuren en komt niet tot beter inzicht. Dit citaat, aangaande uw "prestaties" met de NoordZuidlijn, is in mijn beleving nog steeds op u van toepassing . Flyvbjerg et al. (2002) noemen dit strategische misrepresentatie. Er is nu eenmaal een aparte bijkomstigheid bij dit soort grootschalige infrastructuurprojecten. Juist projecten waar kosten onderschat worden en baten overschat maken een goede kans om gebouwd te worden. Dit zou echter nooit een excuus mogen zijn om systematisch en bewust kosten te laag in te schatten en baten te hoog. Het valt echter zeer moeilijk te bewijzen dat iemand daadwerkelijk liegt. Er spelen allerlei psychologische factoren een rol, zoals planningsoptimisme
(bij dit plan gaat het wel lukken), cognitieve dissonantiereductie (enkel positieve signalen opvangen en negatieve negeren), en groepsdruk. Desondanks moet er toch geconstateerd worden dat er ergens gelogen wordt. Het kan namelijk niet zo zijn dat al onze ervaring met grootschalige infrastructuur er keer op keer toe leidt dat we kosten onderschatten, zonder dat er iemand, ergens aan de knop draait. Het is echter lastig om aan te wijzen wie er liegt, maar als liegen een verklarende waarde heeft voor dit bijzondere fenomeen, moeten we er zeker naar blijven zoeken. Juist bij de NoordZuidlijn lijkt nu wel duidelijk te worden dat er gelogen is, nu en in het verleden.
De effectiviteit van de Noordzuidlijn
Mig de Jong TU Delft – TBM TL
Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 19 en 20 november 2009, Antwerpen

Antwoord
In iedere fase van een project wordt een raming gemaakt en er vindt een second opinion plaats op de raming van de kosten. In de planstudie is een raming gemaakt van het tracé met drie haltes (eindpunt Dorpscentrum). In deze raming bedragen de aanlegkosten tussen de 55 en 60 miljoen euro. Met dit cijfer is

ook gewerkt in de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse en is op deze basis vergeleken met de andere tram-en busvarianten. Voor het voorkeursbesluit in het najaar is de second opinion op de raming afgerond. Hoe verder een project is uitgewerkt, hoe zekerder de juistheid van de raming is. In het project is tevens ruime aandacht voor risicomanagement.

Inspreker 343 Reactie 907

Bij deze willen wij graag onze mening en tevens bezwaar kenbaar maken mbt de voornemens om de tramlijn uit Amstelveen door te trekken naar Uithoorn.
Wij hebben een aantal punten opgeschreven:
1. Aan het einde / begin van Aan de Zoom zal de tramlijn gaan lopen als de variant tot busstation / centrum gekozen zal worden. Via Aan de Zoom (maar ook via Bieslook en de Randweg) komen en gaan elke dag heel veel kinderen naar de Brede School in de Legmeer. Deze kinderen zullen straks een gevaarlijke kruising krijgen met de tramlijn. De school wordt als het waren afgesloten van de rest van Uithoorn door de tramlijn met gevaarlijke oversteekplaatsen. Kinderen die nu alleen naar school gaan, zullen straks mogelijk weer onder begeleiding naar school moeten gaan. Zie ook het artikel in Dichtbij van 02-06-2016 “Uithoornlijn en veiligheid”.

Antwoord

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma’s om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 343 Reactie 908

2. Er zal een halte Aan de Zoom komen. Dit zal voor veel parkeeroverlast gaan zorgen. Overdag lijkt er redelijk plaats, maar eind van de middag is het overal vol. Er is onderzoek gedaan met tellingen, maar die hebben overdag plaats gevonden. De mensen die van buiten Uithoorn komen en van de tram gebruik willen maken zullen allemaal naar Aan de Zoom komen, omdat er bij het busstation en in het centrum zeker geen parkeergelegenheid is.

Antwoord

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto’s en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.

Inspreker 343 Reactie 909

3. Het openbaar vervoer zal achteruit gaan. De tram is niet veel sneller dan de bus. Dit was vroeger in Amstelveen wel het geval omdat je niet hoefde over te stappen naar Centraal Amsterdam. Straks zal de tram niet verder gaan dan Station Zuid en zal je moeten overstappen. De tram heeft maar 3 opstappunten in Uithoorn. Oudere mensen zullen dus ver moeten lopen naar een opstapplaats. De bus is straks ook geen optie meer. De bus zal ook niet meer in Amstelveen centrum komen zonder overstappen en ook niet meer rechtstreeks naar Amsterdam gaan zonder over te stappen. Wil je alleen met de bus naar Amsterdam en niet met de tram (ivm loopafstanden) moet je eerst met het "aanvullende buisvervoer" binnen Uithoorn, overstappen in Uithoorn op de bus naar Hoofddorp/Aalsmeer, overstappen naar Amstelveen en dan in Amstelveen weer overstappen naar Amsterdam? Dan maar hopen dat je alle drie de overstappen op tijd haalt of dat ze netjes op elkaar aansluiten zonder 15-30min wachten. Echt een vooruitgang…. Dit geldt ook voor de mensen vanuit Wilnis/Mijdrecht die naar Amsterdam gaan. Zij kunnen nu rechtstreeks met de bus maar moeten straks minimaal 2 keer (Uithoorn en Station Zuid) overstappen.

Antwoord

De Uithoornlijn vervangt de directe buslijnen van Uithoorn naar Amstelveen en Amsterdam, maar de tram biedt voor de meeste reizen een even snel of sneller alternatief. Waar bussen nu nog de grootste reizigersstroom voor hun rekening nemen, verschuift dat straks naarde tram. De tram is dan de ruggengraat van het OV in Uithoorn en zorgt voor een directe, snelle betrouwbare verbinding met Amsterdam Zuid, één van de grootste OV-knooppunten van de metropoolregio Amsterdam.
Op deze 'ruggengraat' in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar 'oude' bestemmingen te gaan. Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Op de website vindt u voorbeelden van reizen in de bestaande situatie en de nieuwe situatie. Slechts in een enkel geval neemt de reistijd toe, in de meeste gevallen neemt deze af. Dat geldt zeker voor de bestemmingen Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuidoost.
De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 343 Reactie 910

4. De tram zal ook voor veel geluidsoverlast zorgen in de omliggende wijken. Dit kun je in Amstelveen ook goed waarnemen.

Antwoord

Voor het gehele traject geldt dat de Uithoornlijn onder de voorkeursgrenswaarde blijft, soms na het treffen van geluidwerende maatregelen. Daarvan is op het deel van het tracé nabij uw woning geen sprake. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Inspreker 343 Reactie 911

Ook zal dit leiden daling van het woongenot en de daarbij behorende waardedaling van de woningen rondom het gebied waar te tramlijn komt te lopen.
De bovengenoemde bezwaren zijn ons inziens voldoende om nog een keer goed te kijken naar het wel/niet doortrekken van de tramlijn. Gezien ook de eerdere aangeboden bezwaren lijkt het er op dat veel mensen de

tram niet in Uithoorn willen hebben. Via Petities.nl zijn er 677 ondertekeningen geweest tegen de Uithoornlijn.
Uithoorn heeft nu juist een hele goede openbaar vervoer verbinding met omliggende dorpen en steden. Waarom iets wat goed is vervangen voor iets dat op voorhand al minder is voor de gebruikers en de mensen in de nabije omgeving.

Antwoord
Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.
De petitie wordt betrokken bij de besluitvorming door de gemeenteraad en een beantwoording van alle inhoudelijke punten maakt ook onderdeel uit van de reactienota, die ook bij de besluitvorming wordt betrokken. Op p. 16 vindt u de beantwoording van de petitie.
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de ‘Lijnennetvisie’ (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrij liggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 344 Reactie 912
Wij zijn TEGEN de komst van de Uithoornlijn over het "oude spoordijk" tracé. Onze redenatie hiervan is in onderstaand bericht samengevat:

1. Verkeersveiligheid zal flink afnemen
    a. Iedere 3 minuten zal er een tram over het spoor gaan. Ongelijkvloerse kruising zal beveiligd moeten worden met slagboom. Al met al zal het op en neer gaan van de slagboom inclusief het passeren van een tram ongeveer tussen 40 en 60 seconde duren. Dit betekend dat de ontsluiting om de 2 minuten dicht is voor ongeveer 1 minuut. Het is geen vraag of maar wanneer iemand het zat is en toch oversteekt met grote kans op dodelijk afloop.
    a. De hoeveelheid overig verkeer dat de ongelijkvloerse kruising zal passeren is heel erg veel. Metingen in de verkenningsstudie zij op momenten gedaan van schoolvakantie en flinke regenbuien, die geloven we niet. Wij geloven wel wat we iedere dag zien aan verkeer. Schoolgaande kinderen op de fiets met of zonder ouders, kinderen die naar de sportvelden gaan etc en dit zijn er 7 dagen in de week een hele hoop. De kans dat er iets fout gaat met dodelijke afloop wordt hiermee alleen maar groter

Antwoord
Bij de maximale frequentie in de spits komen 20 trams voorbij, gemiddeld eens per 3 minuten. Bij een snelheid van 15 km/h is een gekoppelde tram van ongeveer 60 meter in 15 seconden voorbij. Mochten er bij Aan de Zoom overwegbomen komen, dan zijn deze ongeveer 40 seconden gesloten. Dit betekent dat

gemiddeld eens per 3 minuten de kruising ongeveer 40 seconden geblokkeerd is. Dit is minder dan bij een kruispunt met verkeerslichten.
Er zijn bij de kruispunten Randweg, Bieslook en Aan de Zoom op 12 dagdelen tellingen uitgevoerd, verspreid over meerdere seizoenen en verschillende dagen in de week. Op die manier is er een representatief beeld van het verkeer op deze kruispunten. Het huidige verkeersbeeld laat een rustige straat zien die in schooltijden meer wordt gebruikt. Vergelijkbaar in andere situaties met tramkruispunten is dit een zeer rustig punt.
Projectorganisatie Uithoornlijn heeft aan de aangetrokken safety manager aangegeven wel rekening te houden dat verkeersdeelnemers in Uithoorn een tram nog niet kennen en dat dit een schoolgaande route is waar extra aandacht moet zijn voor het thema veiligheid. Het duurt enkele jaren voordat een tram bij verkeersdeelnemers bekend is. In die periode is veiligheid ook essentieel.

Inspreker 344 Reactie 913

2. Criminaliteit zal flink toenemen
   a. Eerdere studies hebben aangetoond dat na het in gebruik nemen van een nieuwe trambaan de criminaliteit in de omliggende wijken toeneemt
   b. De tramhalte Aan de Zoom zal hang groep jongeren en criminaliteit aan trekken

Antwoord

Er zijn geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit stijgt bij de verbetering van een OV-verbinding. Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, hetvoorkomen van donkere hoeken en ‘schoon&heel’.
Voor het Programma van Eisen(PvE) voor de Concessie Amstelland-Meerlanden is een risicoanalyse sociale veiligheid in het openbaar vervoer uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het niveau van sociale veiligheid in het huidige openbaar vervoer in Amstelveen gelijk is aan Uithoorn. Uit deze risicoanalyse blijkt ook het aantal meldingen van incidenten gelinkt aan het OV weliswaarhoger is in Amstelveen, maar dat dit hogere aantal meldingen in verhouding staat tot het grotere aantal reizigers in Amstelveen ten opzichte van Uithoorn. Deze risicoanalyse is opgenomen als bijlage bij het genoemde PvE.
Daarnaast is er camerabewaking in de voertuigen en besteedt de vervoerder(verplicht) veel aandacht aan de sociale veiligheid.

Inspreker 344 Reactie 914

3. Geluidsoverlast zal flink toenemen
   a. De tram zal vlak langs de wijk Buitendijks via een bocht naar de busbaan rijden. Dit gaat extra geluid met zich meebrengen, is het niet in het begin dan wel binnen een paar maanden als het spoor ingereden is.
   b. Er zal bij de tramhalte aan de zoom een ongelijkvloerse kruising komen. Om dit te beveiligen zullen er slagbomen geplaatst moeten worden. Daarnaast zullen er bellen gaan rinkelen om het overige verkeer duidelijk te maken dat de tram zal oversteken.
   c. In de verschillende rapporten uit de verkenningsstudie wordt vooral geschreven over gemiddeld aantal dB wat ongetwijfeld volgens de wet ook meegenomen dient te worden. Echter waar mensen daadwerkelijk last van hebben is het verschil in de pieken en dalen en vooral de hoge tonen.
   d. Iedere 3 minuten zal er een tram over het spoor gaan, dit zorgt voor veel te veel geluidsoverlast
   e. Herinrichting huidige busbaan waarbij bushalte verplaats zal worden tot dichtbij onze huidige woning. Dit zal zorgen voor toename van geluid door optrekkende bussen, reizigers etc.

Antwoord

Uw woning is inderdaad dicht aan het tracé gelegen, net als een aantal andere woningen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn
maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Daar is bij uw deel van het tracé geen sprake van. Wij zijn echter bereid om te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. In overleg met de omgeving is gekeken of er

(bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs uw deel van het tracé.

Inspreker 344 **Reactie 915**

4. Parkeeroverlast zal flink toenemen
    a. Momenteel hebben we al een tekort aan parkeerplaatsen in de woonwijk. Bij de komst van de tramhalte Aan de Zoom zullen mensen die daar op willen stappen eerder geneigd zijn om te parkeren in onze wijk als zij met de auto komen.
    b. De wegen in de wijk zijn al krap aangelegd. Auto's die parkeren op straat zullen belemmeringen vormen voor de doorgang in de wijk.
5. Woongenot in Buitendijks zal flink afnemen
    a. Buitendijks heeft een ontsluiting via Aan de Zoom. Ongelijkvloerse kruising zal beveiligd moeten worden met slagboom. Al met al zal het op en neer gaan van de slagboom inclusief het passeren van een tram ongeveer tussen 40 en 60 seconde duren. Dit betekend dat de ontsluiting om de 2 min dicht is voor ongeveer 1 minuut.
    b. Het groene gebied waar nooit meer gebouwd zou mogen worden ivm waterleiding Schiphol zal plotseling toch bebouwd worden. Herinrichting huidige busbaan waarbij bushalte verplaats zal worden tot dichtbij onze woning. Wij hebben juist voor deze locatie gekozen vanwege het groen en het "feit" dat er niet meer gebouwd mocht worden.
    c. Alle argumenten onder "Parkeeroverlast zal flink toenemen" zorgen ervoor dat het woongenot afneemt.
    d. Waarom is er vanaf het begin geen Maatschappelijke Kosten Baten Analyse gemaakt? Volgens het rapport van de verkenningsstudie gepubliceerd op 30 juni 2014 is er bewust gekozen om alleen een Kosten Baten

Antwoord

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Voor de autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
In de mogelijke planuitwerking zal de locatie van de bushalte bij de Faunalaan verder uitgewerkt worden, waarbij rekening gehouden zal worden met het groene karakter van de zone langs Buitendijks en de bereikbaarheid van de halte vanuit de omgeving.
Voor dit project is wel degelijk een MKBA opgesteld, met een positief resultaat voor de voorkeursvariant.

Inspreker 344 **Reactie 916**

Analyse te maken, de reden hiervan staat niet beschreven. Hierdoor is er nooit een oprechte eerlijke kans geweest om het Maatschappelijke element goed mee te wegen in de gehele adviesvorming.

6. Waarde woningen in Buitendijks zullen afnemen
    a. De waarde van de woningen in Buitendijks zullen volgens ons in waarde afnemen door bovenstaande negatieve effecten.
    b. Als wij als kopers van te voren geïnformeerd waren over de verkenningsstudie en plannen om van de busbaan over de oude spoordijk een trambaan te maken dan hadden wij dit huis nooit gekocht. Hier hadden wij geen langlopende verkenningsstudie en onderzoek met veel partijen en mensen nodig voor gehad om door te hebben dat dit maatschappelijk niet verantwoord zou zijn.

Antwoord

Het is op dit moment moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan.

Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.
Al geruime tijd voor de aankoop van uw huis was er inderdaad sprake van een mogelijke hoogwaardige en hoogfrequente bus met een trace over de Spoordijk, hier is in verschillende plannen en onderzoeken voor Buitendijks rekening mee gehouden. In 2012 heeft de Stadsregio een quickscan uitgevoerd naar de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn. Dit onderwerp is juli 2012 in een Raadsvergadering van de gemeenteraad van Uithoorn besproken. Naar aanleiding hiervan heeft de Nieuwe Meerbode op 1 augustus 2012 een artikel over de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn op de voorpagina geplaatst. De gemeente heeft de uitvoering van een quickscan juni 2012 doorgegeven aan de ontwikkelaar, vanuit het idee dat deze de directe contacten met geïnteresseerden onderhield. De ontwikkelaar heeft ons onlangs desgevraagd verteld dat in de verkoopgesprekken het onderzoek naar een eventuele tram door hen is benoemd.
In 2013 is er vervolgens een verkenning gestart welke voldoende aanleiding gaf tot het starten van de huidige planstudie. In de verschillende achtereenvolgende onderzoeken blijkt een tram over de hele linie de voorkeur te hebben boven een bus. De gemeente is na het besluit tot een planstudie begin 2015 direct begonnen met een intensief participatie en communicatietraject. Bij een keuze voor het moment en de wijze van communiceren weegt de gemeente af wat de zekerheid is van plannen en in hoeverre ze afwijken van bestaande plannen. In dit geval kon een hoogwaardige bus al worden verwacht. De hoogwaardige tram wijkt voor wat betreft frequentie en geluidsbelasting niet of nauwelijks af van een HOV-bus.

Inspreker 345 **Reactie 917**
Openbaar Vervoer: je stapt in waar je niet woont en stapt uit waar je niet moet zijn Deze stelling dringt steeds in mij op als ik de stukken over de Uithoornlijn lees. Met welk hoogmoed zijn deze stukken geschreven en is het onderzoek verricht!
Het meest ergerlijke woord dat veelvuldig wordt gebruikt is hoogwaardig. Nergens is echter de definitie van hoogwaardig omschreven. Wat wordt hiermee bedoelt?
Ik lees dat een sneltram wordt omgezet in een tramlijn. Een hoogwaardige tramlijn. Wat is het verschil tussen een tramlijn en een hoogwaardige tramlijn. En hoe verhoudt die hoogwaardige tramlijn zich tot de sneltram?
Ik vergelijk de toestellen van de sneltram 51 met de tram 5. Het omzetten van een sneltram naar een reguliere tram is een achteruitgang. Immers een tram vervoert per definitie veel minder reizigers per treinstel. Bij een sneltram kunnen meerdere treinstellen aan elkaar worden verbonden. Dat is niet mogelijk met een tram. Waardoor in de spits een exponent daarvan minder vervoert kan worden.
Is hoogwaardig synoniem aan reisgenot? Dan is dat een farce. Het is nu al moeilijk een zitplaats te veroveren. Dat zal straks helemaal onmogelijk worden.
Misschien zit de hoogwaardigheid in de lijn? Een vrij liggend spoor? Gelet op het traject kunnen jullie dan eenvoudig scoren met dit woord. Geef de communicatieadviseur maar een extra pluim! Het voorkeurstraject ligt geheel vrij. Maar ja, dat lijkt mij geen hoofddoel op zich.
De hoogwaardigheid in de betekenis van 'vrijliggend' zou je dan al snel kunnen verwarren met veiligheid. En die suggestie vind ik bijzonder misleidend. De Uithoornlijn gaat dwars door woonkernen van de gemeente Uithoorn. Een aantal oversteekplaatsen zijn noodzakelijk. Het zijn oversteekplaatsen die aldaar de corridor (om maar in jullie terminologie te blijven) zijn van vele kinderen op weg van en naar de Brede School, en de sportterreinen. Deze oversteekplaatsen worden gelijkvloers uitgevoerd. Dat is vragen om ongelukken. Ik wijs hierbij op de talloze dode fietsers en voetgangers. Mensen die zijn overleden na een botsing met de sneltram bij een gelijkvloerse kruising. Jeugd laat zich moeilijk leiden en begeleiden door reguliere voorzieningen bij spoorovergangen. Zie ook de zeer indringende actie over spoorwegovergangen van de NS. Vinden jullie werkelijk dat huidige maatregelen voldoende zijn voor deze jonge (per definitie zeer eigenwijse) doelgroep? Welke aanvullende maatregelen worden getroffen om de veiligheid te garanderen?
Om te voldoen aan Meer OV voor Minder Kosten wordt gekozen voor corridors. Noord-Zuid, en Oost-West. Hierbij wordt gesteld dat mensen welliswaar meer moeten overstappen, maar dat de rijstijd sneller zal zijn. De onderbouwing van deze stelling ontbreekt volkomen.
Om te beginnen mis ik diverse profielen van de reizigers; de scholieren/studenten, de forenzen, ouderen, toeristen, etc. Waar is de onderbouwing over de ontsluiting naar hun scholen en werk. In deze regio zijn Schiphol en de Veiling de grootste werkgevers, waarbij Schiphol het dichtstbijzijnde intercity station is naar vele andere werkgevers. Hoe kan het dan toch dat er vanuit Uithoorn geen enkele rechtstreekse verbining is naar deze twee plekken??

Nee, je wordt geacht ruim 10 kilometer extra te reizen. Bijna een verdubbeling van de reisafstand. En dat voor duizenden reizigers. Dat is toch krankzinnig?
Als je automobilisten wil verleiden naar het openbaar vervoer, zou je daar energie in moeten steken. Maar die doelstelling, of die wens ontbreekt in de notities. Er wordt alleen maar uitgegaan van de huidige situatie, met autonome groei. Ik mis de visie hoe openbaar vervoer meer gestimuleerd wordt, als antwoord op diverse mobiliteitsvraagstukken.
Ik mis een integrale visie. Met name vanuit de gemeente Uithoorn al dan niet in samenwerking met de gemeente Amstelveen. Ik lees voornamelijk over aantal reizigers, waar die vandaan zouden komen en waar ze naar toe moeten worden gestuurd. Dit wordt afgewogen tegen kosten. Ik vind deze insteek bijzonder beperkt.

Antwoord
De stadsregio heeft in haar lijnennetvisie (de regionale integrale visie op openbaar vervoer) gekozen voor een stelsel van directe, snelle, hoogfrequente verbindende tram-, bus- en metrolijnen. De term hoogwaardig openbaar vervoer wordt daarmee gedefinieerd, een term die in de verkeers- en vervoerswereld reeds enige jaren is ingeburgerd. Doel van het stelsel van hoogwaardig openbaar vervoer is op een betaalbare manier een zeer goed en aantrekkelijk openbaar vervoer te bieden en daarmee een alternatief voor de auto, waar deze steeds minder ruimte krijgt. In praktijk is dat dus vaak een vrijliggende OV-baan (voor bus of tram). Bij de doorrekening van de Uithoornlijn is gekeken naar de capaciteit en de verwachte bezetting. Het blijkt dat met de nieuwe (gekoppelde) tramstellen ruim voldoende capaciteit kan worden geboden als deze maximaal 10 x per uur gaan rijden.
Op de website staan reizigersprofielen met verschillende bestemmingen. Hier kunt u meer informatie vinden over de reistijden nu en in de toekomst. Overigens blijkt uit de OV-chipkaartgegevens en een enquete onder busreizigers dat Schiphol en de Veiling niet tot de belangrijkste bestemmingen vanuit Uithoorn behoren. De belangrijkste bestemmingen zijn Amsterdam Bijlmer Arena, Amsterdam CS/Dam, Amstelveen Centrum, Amterdam Centrum/Leidseplein en Amsterdam Oost/HvA-UvA.

Inspreker 345 Reactie 918
In de stukken worden diverse Masterplannen binnen Uithoorn genoemd. Maar dan ook alleen in de context dat deze plannen reizigers opleveren. Het Verkeers en voervoersplan is niet genoemd. Waarom niet?
Waarom blijft de ontwikkelingen en, of de disccussie over de Prinses Irene brug buiten beschouwing? Dit lijkt mij een essentieel thema. Vooral als je de P&R mogelijkheden van reizigers vanuit De Ronde Venen bespreekt. Want dan zou een eindhalte bij N201 ineens veel reëler zijn. Hoe reëel is het dat daar mensen hun auto gaan neerzetten in het Dorpscentrum. En vooral ook, hoe wenselijk is het? En bij die vraag hoort ook bij of het ruimtelijk welinpasbaar is. Wat wordt de verkeersbelasting bij de wegen rond dit P&R terrein,zoals Thamerlaan, Stationsstraat en verder in de invloedsfeer.
Wie heeft de moed om dan ook groot te denken? Want ja, een eindhalte bij de N201 is onderzocht. Maar alleen in het licht van een beperkt aantal uitgangspunten die ook gelden voor de andere scenario's. Liggen die uitgangspunten vast? Bekijk de situatie eens integraal.
Het huidige busstation ligt bij verre van ideaal. Het is ingeklemd tussen woningen. En alleen mogelijk door een afschermende bebouwing, en een muur die als geluidsscherm dient. Heb je die muur gezien? Groots staat hij daar nutteloos en vooral lelijk te wezen. Dat is toch geen oplossing? Het is een lapmiddel.
Zo ook die enorme muur bij de remisie van de bussen. Die locatie is ondertussen al ingeklemd tussen woningen, waardoor ook hier een lapmiddel moest worden toegepast.
Oftewel. Een eindhalte bij N201. Maar dan in combinatie met een busstation, de remisiehaven. En hé, haal de brandweer dan ook meteen uit de bebouwde kom. Die lijkt ook maar vooral richting één kant uit te rukken. Een uitvalbasis bij de N201 is ook een veel logischere plek.
Voor dit soort regionale voorzieningen moet discussie over de gemeentegrens ondergeschikt zijn. Want Amstelveen zal wel 'tegen' zijn. En dat is raar, omdat deze functies beter inpasbaar zijn bij een industrieterrein met lichte industrie dan een woonwijk.
Nu hoeft eindhalte N201 niet specifiek bij de toekomstige Mac Donalds te liggen. Er zijn ook andere locaties mogelijk in de omgeving van de 'corridors'.
In de interrale visie hoort ook de behandeling van vele andere thema's. Eén van die thema's is natuur. De oude spoorlijn is langs de gehele nood-zuid ligging een prachtig stuk natuur. Het heeft dan wel geen officiële status als EHS. Toch verbindt het de Zuiderlegmeerpolder met Uithoornse polder en het Zijdelmeer. Deze

strook heeft daadwerkelijk deze toegevoegde natuurfunctie. Daar wordt dan ook dankbaar gemaakt met wandelroutes als Polderspoorpad en Vuurlijnpad.

Antwoord
Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé nu een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201.
Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling “Meer OV voor minder geld” wordt hiermee niet gehaald.
Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 346 Reactie 919
Ik ben tegen de Uithoornlijn doorgetrokken tot het Dorpscentrum.

- De Uithoornlijn kost de belastingbetaler erg veel geld en het laatste stuk van Busstation tot aan de Stationsstraat is nog eens extra duur t.o.v. de opbrengsten.
- De Uithoornlijn kost veel geld en we zijn niet sneller in de stad en moeten ook nog overstappen naar Amstelveen centrum en naar Amsterdam Centrum.

Antwoord
De aanlegkosten en de kosten voor beheer en onderhoud zijn minder dan de besparing op de exploitatiekosten. De Uithoornlijn verdient 'zichzelf terug'. Uiteraard is het laatste stuk van de lijn als deeltraject minder rendabel dan het eerste stuk, maar het totaalplaatje blijft positief.
De keuze voor eindpunt Dorpscentrum is niet uitsluitend gebaseerd op een kostenoverweging, maar juist kwalitatieve argumenten gaven hier de doorslag. In het onderzoek naar het eindpunt is geconstateerd dat bij het eindpunt Dorpscentrum er 200 extra reizigers gebruik maken van de tram en dat 500 reizigers minder hoeven over te stappen. Bovendien heeft het eindpunt Dorpscentrum een positieve invloed op het imago en de uitstraling van de tramlijn, de toeristische aantrekkelijkheid en de ontwikkelingsmogelijkheden van het centrum van Uithoorn. De bereikbaarheid verbetert en de kansen voor parkeren zijn groter. Daar staat tegenover dat een eindpunt in het Dorpscentrum hinder oplevert voor bewoners langs het tracé tussen het busstation en het dorpscentrum. Dit geldt niet wanneer het eindpunt bij het busstation komt.

Inspreker 346 Reactie 920

- Het Thamerlint, het dorpscentrum heeft de laatste jaren te maken gehad met een vermindering van het woongenot. De prachtige oude straat is verdwenen. Wij woonden aan een doodlopende straat en nu razende auto’s en motoren voorbij. Moet dit oude stukje Uithoorn, met kwetsbare woningen nu weer concessies doen voor een mogelijk groter belang? Wij krijgen dan bussen en een tram en wellicht ook nog een bus om de Uithoornlijn te voeden!

Antwoord
Naast de wettelijk verplichte maatregelen wordt ook gekeken naar bovenwettelijke maatregelen om overlast van de UIthoornlijn voor omwonenden zoveel mogelijk te beperken. Ook bij de halte dorpscentrum worden aanvullende (bovenwettelijke) geluidswerende maatregelen voorgesteld. Op pagina 12 in de Nota van Wijziging kunt u zien welke dat zijn.
In de nieuwe ov-concessie Amstelland Meerlanden die in december 2017 in gaat, kan de vervoerder volgens het Programma van Eisen zelf een route bepalen. Als de Uithoornlijn inderdaad gaat rijden, ontstaat een nieuwe situatie voor het lijnbusverkeer in Uithoorn waarbij nog steeds de wijken Meerwijk en Zijdelwaard moeten worden ontsloten. Het is niet onmogelijk dat de vervoerder deze via het Thamerlint wil verbinden.

Op het Thamerlint is destijds een vrachtwagen en trekkerverbod ingesteld vanwege hun grote massa tot maximaal 50 ton, lijnbussen zijn minder zwaar.

Inspreker 346 Reactie 921

- Een extra parkeerplaats is niet nodig, heeft weer een aanzuigende werking om met de auto naar het openbaar vervoer te komen. Laat mensen met de fiets komen en maak hier goede voorzieningen voor. In Amstelveen zijn aan het einde van de metro ook geen extra parkeerplaatsen gecreëerd.

Antwoord

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen
Om te voorkomen dat de parkeerdruk in de omgeving te groot wordt, worden ook extra parkeerplaatsen aangelegd. Wel komen er veel meer extra fietsparkeerplaatsen dan autoparkeerplaatsen, om fietsgebruik zoveel mogelijk te stimuleren.

Inspreker 346 Reactie 922

- Elke stad en elk dorp creëert juist een autoluw dorpscentrum, dat zou de gemeente Uithoorn toch ook willen? Waarom dan een tramlijn daar beginnen? Om mensen uit Amstelhoek over te halen om nog vaker over de bus brug te lopen?
- Door een knooppunt van auto's, bussen en tram te creëren in het dorpscentrum gaat de leefbaarheid achteruit.

Antwoord

De Uithoornlijn zal een beperkte aantrekkende werking hebben op automobilisten, zeker in verhouding tot de huidige verkeersaantallen. Hoogwaardig openbaar vervoer biedt daarnaast juist een alternatief voor automobilisten, waardoor het juist een positief effect heeft op de bereikbaarheid en de leefbaarheid van het dorpscentrum. De provinciale busbrug over de Amstel is slechts toegankelijk voor openbaar vervoer.

Inspreker 346 Reactie 923

- Een wissel maakt extra veel geluid. Zeker als er ook nog een bocht in zit zoals in de tekeningen te zien is.

Antwoord

De Projectorganisatie Uithoornlijn is zich bewust van het feit dat wissels en bochten extra geluid kunnen geven. Deze geluidsbronnen zijn opgenomen in het geluidsmodel. U kunt de resultaten inzien onder bestandsnaam 8 Geluidsonderzoek Uithoornlijn op de website. De voorkeursgrenswaarde Stationsstraat wordt niet overschreden.
De tram beschikt over een eigen smeerinstallatie bij de wielen. Deze smeert automatisch bij bochten de wielen zodat contactgeluid gereduceerd wordt en onnodige slijtage wordt voorkomen.

Inspreker 347 Reactie 924

Hiermede maak ik bezwaar tegen de gevolgde procedure m.b.t. de keuze Uithoornlijn en wel om de volgende redenen:
Er is nu al duidelijke keuze gemaakt* voor het doortrekken van de lijn tot aan het Dorpscentrum, terwijl andere en goedkopere alternatieven op voorhand zijn uitgesloten; dit gaat de belastingbetaler / bewoners onnodig extra geld kosten.
*Het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Amsterdam en de colleges van Burgemeester en Wethouders van Uithoorn en Amstelveen kiezen er voor de vernieuwde Amstelveenlijn t.z.t. door te trekken naar het dorpscentrum van Uithoorn. In deze voorkeursvariant voor wat de 'Uithoornlijn' wordt genoemd, is het beoogde tracé de oude spoordijk, waarbij de eindhalte is voorzien in het dorpscentrum van Uithoorn, naast het voormalige Spoorhuis (zie bijgaande impressie). Dat werd dinsdag 31 mei jl. bekend gemaakt door de voorzitter van de Stuurgroep Uithoornlijn en portefeuillehouder Openbaar Vervoer van de Stadsregio van Amsterdam, Pieter Litjens en wethouder Marvin Polak van de gemeente Uithoorn.
De bewonersparticipatie heeft niet tot concrete resultaten geleid:

- het aangedragen alternatief om de Uithoornlijn te laten eindigen bij de toekomstige Mc Donalds en de buslijnen vanuit Uithoorn daarop aan te sluiten is zonder verder onderzoek terzijde gelegd;

Antwoord

Er is nog geen definitief besluit genomen. De stuurgroep heeft aan de hand van de onderzoeken een voorkeursvariant bepaald. Het college van Uithoorn heeft zich inderdaad voor de voorkeursvariant uitgesproken, maar het zijn de gemeenteraden, gedeputeerde staten en de regioraad die het uiteindelijke besluit nemen. Dit najaar zullen de gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen een besluit nemen, net als Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en de regioraad van de Stadsregio Amsterdam.
In de planstudie is een raming gemaakt van het tracé met drie haltes (eindpunt Dorpscentrum). In deze raming bedragen de aanlegkosten tussen de 55 en 60 miljoen euro. De Stadsregio Amsterdam staat aan de lat van verreweg het grootste deel van de investering. De overige 5% wordt opgebracht door gemeente Uithoorn, gemeente Amstelveen en provincie Noord-Holland. Bij het voorkeursbesluit in het najaar zal duidelijk worden wat het voorstel voor de bijdrage van gemeente Uithoorn zal zijn. De afweging van de besteding van publiek geld is aan de politiek.
Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé nu een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201.
Een gevolg daarvanis dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling "Meer OV voor minder geld" wordt hiermee niet gehaald.
Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 347 Reactie 925

- het stapelen van de geluidsoverlast van vliegtuigen en de Uithoornlijn is als niet relevant gekenmerkt.

Antwoord

Projectorganisatie Uithoornlijn is zich ervan bewust dat Uithoorn te maken heeft met vliegtuigbewegingen die geluidsoverlast veroorzaken. Mede om die reden wordt er gekeken of er bovenwettelijke maatregelen genomen kunnen worden om geluidsbelasting van de Uithoornlijn te reduceren. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs het tracé.

Inspreker 348 Reactie 926

Bij deze teken ik bezwaar aan tegen de komst van de Uithoornlijn.
De kosten van het aanleggen van deze lijn zijn in geen verhouding tot het uiteindelijke resultaat, een enkele lijn door een beperkt deel van Uithoorn. Een deel welke helemaal niet (meer) geschikt is voor een dergelijke lijn. Wanneer deze ene lijn uitvalt, zijn de alternatieven beperkt. Er kan meteen niets meer langs. Valt nu één bus uit, komt de volgende en die kan zo nodig een alternatieve route kiezen. Ervaringen met de huidige lijn 51 zijn een slechte voorbode voor de Uithoornlijn. Vaak (te) volle treinen in de spits en bij een storing volledige blokkade van de route.
Dat de huidige Zijdelweg/Bovenkerkerweg route onder druk staat, komt voor een deel door het afsluiten van andere routes bij de aanleg van de nieuwe N201. Heroverweging van die routes kan meer opleveren. En de zeer beperkte vertragingen op de Zijdelweg/Bovenkerkerweg route treden eigenlijk alleen in de ochtendspits op.

Antwoord

De regelmatige verstoringen op de huidige lijn 51 is één van de redenen waarom deze lijn wordt omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding. In de komende jaren wordt de Amstelveenlijn omgebouwd én er zullen straks andere trams over rijden. Daarmee wordt de kans op een verstoring fors verlaagd. Bij verstoringen op de Uithoornlijn is het mogelijk via overloopwissels een deel van de dienstregeling in stand te houden. Bij geplande werkzaamheden of langdurige verstoringen worden, net als nu, bussen ingezet.
De vertraging voor de bussen beperkt zich niet tot de Zijdelweg, maar speelt met name in Amstelveen en Amsterdam.

Inspreker 348 Reactie 927

De huidige, uitstekende busverbindingen, met routes door een groot deel van Uithoorn, zijn voor veel inwoners op loopafstand te bereiken, met de Uithoornlijn zal dat niet meer het geval zijn. Ervaringen met soortgelijke projecten laten keer op keer ruime overschrijdingen van de kosten zien. Waarom zou dat nu anders zijn?
Begin niet aan een dergelijk megalomaan project! Waarom het huidige,bijzonder goed functioneerde netwerk van buslijnen niet nog beter maken? Bijvoorbeeld zeven dagen per week een bus naar Amsterdam Bijlmer Arena? Waarom geen rechtstreekse busverbinding met Schiphol? Uithoorn krijgt wel elke dag de vliegtuigen over zich heen, maar rechtstreeks met het OV naar Schiphol is niet mogelijk.

Antwoord

Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de ‘Lijnennetvisie’ (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
In iedere fase van een project wordt een raming gemaakt en er vindt een second opinion plaats op de raming van de kosten. In de planstudie is een raming gemaakt van het tracé met drie haltes (eindpunt Dorpscentrum). In het project is tevens ruime aandacht voor risicomanagement.

Inspreker 349 Reactie 928

Laat ik beginnen met aan te geven dat wij tegen de komst van de Uithoornlijn zijn.
Vragen naar aanleiding van het stuk: “Verlengen Amstelveenlijn - Uithoorn verder onderzocht” (5-2-2016)
“Tot nu toe is onderzocht of het doortrekken van de Amstelveenlijn (de tramlijn tussen Amsterdam Zuid en Amstelveen Westwijk) naar Uithoorn de bereikbaarheid van Uithoorn per openbaar vervoer zal verbeteren. Er is bekeken of de reistijd, het comfort en de betrouwbaarheid met de komst van de sneltram naar Uithoorn voor de reiziger verbetert en of de exploitatiekosten verminderen. De score op deze punten was positief.”
Ik kan hierover geen cijfers vinden en vind het opvallend dat er enkel is gekeken naar een sneltram. Dit terwijl er in eerdere stukken ook is gesproken over een hoogwaardige busverbinding (COVAU). Ik ben dan benieuwd hoe een hoogwaardige busverbinding scoort op de vier genoemde punten?
Daarnaast is bij mij niet duidelijk wat er wordt bedoeld met ‘naar Uithoorn’. Is dit de stadsgrens, het busstation?
“Als uit de planstudie blijkt dat doortrekking van de tram niet haalbaar is, zal de planstudie voor de busverbinding (het project COVAU - Corridor Openbaar Vervoer Amstelveen Uithoorn) weer uit de kast gehaald worden en verder worden uitgewerkt.”
Op welke gronden zal doortrekking van de tramlijn niet haalbaar zijn? Graag zou ik de criteria willen weten. En wanneer de tram niet haalbaar is, gaat u verder met project COVAU. Hierdoor lijkt het alsof deze optie een vooropgestelde tweede keus is, en hierdoor verder geen aandacht verdient. Op deze wijze kunnen de vier genoemde punten (reistijd/comfort/betrouwbaarheid/exploitatiekosten) niet met een andere OV vorm vergeleken worden. Ik zou daarom graag de reden willen weten om het in de wacht te zetten van een planstudie rondom project COVAU, want dit is in mijn ogen een gelijk waardig alternatief?
Vragen naar aanleiding van het stuk: “Nut en Noodzaak ingrepen zuidelijke corridor.”
“Daarnaast verandert het openbaar vervoernetwerk in de Stadsregio en de corridor: in 2018 gaat de Noord/Zuidlijn rijden, station Amsterdam Zuid wordt nog beter benut als een OV-knooppunt en de Amstelveenlijn wordt omgebouwd tot een hoogwaardige tramlijn (uitvoeringsbesluit december 2015).”
Voor mij is niet duidelijk wat dit punt toevoegt aan het doortrekken van de tramlijn naar Uithoorn. Hoofddorp en Schiphol lijken mij voor OV-gebruikers uit deze regio een prima alternatief.
“Niet alleen het openbaar vervoer zelf verandert, ook ontwikkelingen op het wegennet in de zuidelijke corridor zijn bepalend voor de kwaliteit van het openbaar vervoer. Ze hebben (negatieve) invloed op de doorstroming, de rijtijden en de betrouwbaarheid van de busverbindingen. In 2020 zal dit, zonder ingrijpen, leiden tot een verlenging van rij- c.q. reistijden.”
Ik kan nergens een onderbouwing op deze stelling vinden.
“De verkenning naar de mogelijke doortrekking is in 2014 afgerond. Op basis van de verkenning was de conclusie dat doortrekking van de tramlijn kansrijk is, waarna het dagelijks bestuur van de stadsregio op 9 oktober 2014 besloten heeft de huidige planstudie uit te voeren.”
Terwijl er in het Staat het alternatief de COVAU nog in wacht? Want in het stuk: “Verlengen Amstelveenlijn - Uithoorn verder onderzocht” wordt dit nog geschetst.
Op twee genoemde oost-westassen is al hoogwaardige en betrouwbare infrastructuur beschikbaar: de busbaan Mijdrecht – Uithoorn en de infrastructuur van de Zuidtangent.”
Met deze uitspraak in het achterhoofd is het toch vreemd dat de optie “hoogwaardige buslijn” niet verder wordt verkend?
“Voor de zuidelijke corridor betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Zuid en het busstation Marnixstraat.
Door deze wijzigingen wordt het busvervoer efficiënter en effectiever voor de meeste reizigers én wordt voldaan aan de bezuinigingsopgave die door het Rijk is opgelegd.”
Kunt u mij uitleggen op welke wijze er dan wordt voldaan aan de bezuinigsopgave? Eerder heb ik namelijk gelezen dat wanneer er minder bussen rijden, er minder gebruik van wordt gemaakt, waardoor het nog minder rendabel wordt, enzovoorts..

Antwoord

In deze planstudie zijn een aantal onderzoeken gedaan, juist om antwoord op deze vragen te geven. Eerst is nog eens de "nut en noodzaak" op een rij gezet: Waarom is het eigenlijk nodig om iets te doen? Welk probleem lost dat op? Daaruit bleek dat het in de toekomst drukker wordt op de wegen van de zuidelijke corridor. Daardoor worden de rijtijden van de bussen langer en neemt betrouwbaarheid van de dienstregeling af. Daardoor wordt het openbaar vervoer minder aantrekkelijk, met lagere inkomsten voor de

vervoerder tot gevolg. Dat betekent “minder OV voor meer geld”. Dit sluit niet aan bij het uitgangspunt voor het toekomstig openbaar vervoer in de regio, namelijk ‘méér OV voor minder geld”. “Niets doen” is dan ook geen optie. Om die reden is onderzocht welke investeringen en ingrepen noodzakelijk en mogelijk zijn om zoveel mogelijk ‘snelle en betrouwbare’ infrastructuur voor openbaar vervoer te realiseren. Het gaat hierbij om zowel bus- als tramvervoer. Vervolgens is beoordeeld of een busoplossing of een tramoplossing beter is. Er liep al een studie naar een vrijliggende busbaan, de zogenaamde COVAU studie. Daarom is daar bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van de wijk Buitendijks rekening mee gehouden. Uit de quickscan naar de mogelijkheden voor een tramverbinding en later de verkenning, bleek dat een tramvariant óók kansrijk is. Daarom is deze planstudie gestart en is in deze planstudie niet alleen gekeken naar een tramvariant, maar zijn ook verschillende busopties onderzocht, waaronder een variant die uitgaat van het COVAU-tracé. De besluitvorming rond de COVAU is in de koelkast gezet in afwachting van de resultaten van deze planstudie. Er is onderzocht welke effecten en (financiële) consequenties deze bus- en tramvarianten hebben. Dat is onder meer gebeurd in een zogeheten Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). Hierbij is gekeken naar directe kosten, kwalitatieve effecten en externe effecten. Geconcludeerd is dat beide busvarianten een matige tot goede vervoerkwaliteit opleveren. Ze dragen echter niet bij aan de bezuinigingsopgave op de exploitatie van het openbaar vervoer.
Doortrekking van de tram naar Uithoorn levert een goede vervoerskwaliteit op én de grootste bijdrage aan de bezuinigingsdoelstellingen. Daarom is in november 2015 door de stuurgroep besloten alleen de tramvarianten nader te onderzoeken.
De wijziging van de route van de bussen naar Amsterdam-Zuid en naar busstation Marnixstraat is een maatregel om het busvervoer efficiënter en effectiever te maken ten opzichte van nu. Áls je het busvervoer wilt verbeteren, is dit een manier om dat te doen. Maar u geeft terecht aan dat dit geen oplossing is voor de gesignaleerde doorstromingsproblemen. Dat is juist waarom deze planstudie is uitgevoerd.

Inspreker 349 Reactie 929
Vragen naar aanleiding van het stuk: “Tracékeuze Uithoornlijn”
“Het oversteken van de trambaan vraagt de nodigde aandacht in verband met de veiligheid. Alle oversteken zijn overzichtelijk en beschikken over voldoende ruimte om een goede oversteekvoorziening te kunnen realiseren. Voor de schoolgaande route via Aan de Zoom is een grote hoeveelheid ruimte beschikbaar om een goede en veilige voorziening te ontwerpen.”
Wat houdt een goede en veilige voorziening dan in? Op doordeweekse dagen passeert hier een groot aantal (jonge) kinderen. Tevens zijn er automobilisten die de wijk “Buitendijks” willen verlaten. Graag een concreet idee over ‘een goede en veilige voorziening’?
“Op basis van de modelberekeningen kan worden afgeleid dat ter hoogte van de N201 ongeveer 6200 reizigers per dag in de tram zitten en ter hoogte van het busstation ongeveer 5500.”
Hieruit maak ik op dat er per dag ongeveer 700 reizigers gebruik maken van de halte “Aan de Zoom”. Als hiervan 5% (kleine/ruwe schatting) met de auto zou komen, heeft halte “Aan de Zoom” te maken met 35 auto’s. Daarnaast is het aannemelijk dat een groot gedeelte van deze 700 reizigers met de fiets zal komen (bijvoorbeeld 50%). Ik kom dan bij elkaar opgeteld op 35 automobilisten en 350 fietsers die allemaal een weg moeten vinden naar de tramhalte. Met daarbij nog het bestaande verkeer van de wijken “Aan de Zoom” en “Buitendijks”. Dit heeft tot gevolg dat de verkeersdrukte op een schoolroute (beide richtingen: Brede School enerzijds/Alkwin College, Thamer anderzijds) aanzienlijk toeneemt.
Tel hier nog eens bij dat de tram tien maal per uur (in de spits; ook schooltijden!) dit tracé passeert. Hierdoor wordt de doorgang iedere drie minuten tijdelijk doorbroken.
Hoe ziet u het voor zich om deze groep goed en veilig deze verkeerssituatie te doorlopen?

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.

In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Er zijn bij de kruispunten Randweg, Bieslook en Aan de Zoom op 12 dagdelen tellingen uitgevoerd, verspreid over meerdere seizoenen en verschillende dagen in de week. Op die manier is een representatief beeld gekregen van het verkeer op deze kruispunten. Hieruit blijkt dat de ontsluiting van de woonwijken geen probleem vormt.

Inspreker 349 Reactie 930

"Daarnaast is het huidige profiel van de Zijdelweg recent aangepast; een grootschalige herindeling zou de eerdere investering van gemeenschapsgeld teniet doen."
Is dit een legitiem argument? Zo voelt het namelijk niet.
"Daarbij wordt aangenomen dat er langs de Zijdelweg goed kan worden doorgereden. De vraag is echter of dit in de praktijk ook zo zal zijn. Mogelijk wordt hierdoor de extra rijtijd ten opzichte van het Spoorbaantracé nog groter. (…) Als gevolg van de langere rijtijden zullen de exploitatiekosten ongeveer €500.000,- per jaar hoger uitvallen bij het Zijdelwegtracé ten opzichte van het Spoordijktracé."
Het enige zekere (uit berekening) is dat de tram er via dit tracé 1 minuut langer over doet om van Westwijk naar het Dorpscentrum te komen. Vallen door die ene minuut per rit de exploitatiekosten werkelijk €500.000,- per jaar hoger uit? Ik zou dit graag onderbouwd zien.
"De ongeveer 5500 doorgaande reizigers krijgen te maken met een langere reistijd ten opzichte van de reistijd via het Spoordijktracé. Als gevolg hiervan zal een (zeer) klein deel van deze reizigers de tram mijden. De totale reistijd van deze reizigers zal daardoor toenemen. Een deel zal door de langere reistijd een andere keuze maken, bijvoorbeeld een ander vervoermiddel kiezen of niet meer te reizen."
Ik vind deze aanname zeer verwerpelijk aangezien er voor de OV-reiziger (bijna) geen andere optie is. Daarnaast wordt er gepretendeerd met een tramlijn sneller op Amsterdam Zuid te zijn. Dan is de reiziger die volgens het Zijdelwegtracé reist toch hoe dan ook sneller dan de huidige situatie?

Antwoord

Uw mening dat het argument "daarnaast is het huidige profiel van de Zijdelweg recent aangepast; een grootschalige herindeling zou de eerdere investering van gemeenschapsgeld teniet doen." niet legitiem is, delen wij niet. Bij het berekenen van reizigersaantallen in verschillende varianten wordt gebruik gemaakt van verkeersmodellen. Deze zijn gebaseerd op kennis uit het verleden.

Inspreker 350 Reactie 931

Wij spreken ons uit voor het NIET doortrekken van de tram door Uithoorn!
-Ten eerste vinden wij de overlast van een tram niet oké om door woonwijken heen te lopen.
Hierbij denk ik aan parkeeroverlast. geluidoverlast (zeker in bochten) en metaaldeeltjes die in de lucht komt door gebruik. Sommige huizen bevinden zich zo dicht bij de geplande route dat de tram bijna in hun achtertuin rijd...
-Ten eerste wordt Uithoorn in 2e gedeeld als de tram gerealiseerd wordt.

Antwoord

Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen

Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Geluidsoverlast:
Een aantal woningen is inderdaad dicht aan het tracé gelegen. Er zijn geen wettelijke regels voor de afstand tot woningen. Langs het voorkeurstracé is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd. Per woning is uitgerekend hoeveel geluid er gemiddeld op de gevel komt als een tram over dit tracé gaat rijden. Op basis van dit onderzoek is duidelijk waar wettelijk vereiste maatregelen in de vorm van geluidsschermen moeten worden genomen om onder de voorkeursgrenswaarde te blijven. Dit is het geval op een aantal locaties waar sprake is van een combinatie bus en tram op de huidige busbaan. Deze geluidsschermen zijn opgenomen in het inpassingsontwerp en maken onderdeel uit van de huidige kostenraming. Daarnaast is in kaart gebracht welke extra maatregelen, zoals (geluidwerende) zichtschermen, mogelijk zijn voor het tracé van de oude spoordijk (tussen Randweg en huidige busbaan). Hierbij spelen bijvoorbeeld ook veiligheid, inpassing, zicht en privacy. Op basis van de gesprekken met omwonenden en de consultatieronde wordt in de reactienota op p. 12 een voorstel gedaan voor de bovenwettelijke maatregelen op dit deel van het voorkeurstracé.

Zware deeltjes bij slijtage: Bij slijtage komen deeltjes vrij zoals kleine ijzerslijpsels van de rails of koperdeeltjes van de bovenleiding. Dit zijn zware deeltjes en vallen op en rond de trambaan en zijn niet schadelijk voor de gezondheid. Deze deeltjes moet niet worden verward met de fijnstof die uit dieselverbrandingsmotoren komt. Daar is bij een tram juist geen sprake van.

Opdeling Uithoorn: Delen van Uithoorn zijn langs de Oude Spoordijk gebouwd. Dit tracé ligt nog zeer herkenbaar in het landschap omsloten door watergangen of aardewallen. Er zijn kruisende verkeersbewegingen bij Randweg, Bieslook en Aan de Zoom. Met de komst van de Uithoornlijn komt hier geen verandering in. Wel moeten verkeersdeelnemers soms even wachten op een passerende tram. De kruispunten worden veilig ingericht.

Inspreker 350 Reactie 932
-Ten tweede het opheffen van de bestaande buslijnen vinden wij zeker niet oke.

Antwoord
Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.
De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap.

Inspreker 350 Reactie 933
De optie om de eindhalte van de tram bij het Shell pompstation te plaatsen vinden wij wel een goede optie. Geld gaat het sowieso kosten om de lijn door te trekken, dus moet het financieren van parkeerplaatsen en grondaankoop ook uit het budget gehaald kunnen worden. Het zou mij sterk verbazen als dit project zich houd aan de bestaande begroting.

Antwoord
Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé bij die variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand

van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte.
De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrumvan Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden.
De doelstelling “Meer OV voor minder geld”wordt hiermee niet gehaald. Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 351 Reactie 934
Graag willen wij middels dit schrijven onze uitdrukkelijke steun uitspreken voor het project "Uithoornlijn" in het algemeen en de voorkeursvariant in het bijzonder.
Wij zijn van mening dat een dergelijke hoogwaardige openbaar vervoersdienst enerzijds een grote aanwinst is voor Uithoorn als groen wooncentrum met goede verbindingen naar Amsterdam en anderzijds Amsterdam de mogelijkheid geeft om zich als centrum te blijven ontwikkelen zonder dat het vastloopt in deze groei.
Waar de Noord-Zuidlijn Amsterdam noord ontsluit kan de Uithoornlijn een dergelijke functie voor de zuidelijke regio vervullen. (Des te meer indien er nog een halte zou worden opgenomen bij de rotondes N201-N521 i.c.m. een behoorlijke P&R parkeerplaats.)
Voorts geloven wij dat er hiermee een serieus alternatief voor Amstelveen wordt geboden aan jonge professionals (en gezinnen) die via hun werk aan Amsterdam zijn gebonden.
Wij hebben een tiental jaren zelf dagelijks met het openbaar vervoer, met eigen vervoer of met een combinatie van beiden tussen Amsterdam(-Zuid) en Uithoorn gereisd en zijn van mening dat een dergelijke toevoeging zeer welkom zou zijn (ook zeker in de weekeinden).
Hopend hiermee ons standpunt afdoende over het voetlicht te hebben gebracht verblijven wij,

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 352 Reactie 935
U vraagt in deze consultatieronde te reageren op de voorkeursvariant van de stuurgroep en de onderzoeksresultaten van het project Uithoornlijn. Ik woon direct naast het door u voorgedragen voorkeurstraee van de tramlijn.De afstand vanaf de gevel van mijn huis tot de middellijn van de voorziene trambaan bedraagt ongeveer 25 meter. Er is naar mijn idee dan ook sprake van direct negatief gevolg van de tram op mijn woongenot,ondermeer door: meer geluid tij dens het rij den met de trams I meer geluid als gevolg van werkzaamheden nodig voor beheer en onderhoud I meer geluid als gevolg van werkzaamheden bij de aanleg. Ik wil u derhalve verzoeken een ander tracé voor de tram te kiezen.Mocht u evenwel vasthouden aan dit voorkeurstraeé,dan zou ik ervoor willen pleiten dat u zoveel mogelijk geluiddempende maatregelen aan de baan en aan het voertuig neemt.Is eventueel een geluidsseherm nodig,dan stel ik voor die zo laag mogelijk te houden zodat mijn vrije uitzicht zo min mogelijk belemmerd wordt.

Antwoord
In de consultatiedocumenten kunt u lezen dat na een tracéstudie de voorkeur uitgaat via de Oude Spoordijk en de huidige busbaan. Projectorganisatie Uithoornlijn realiseert zich dat dit voor u en uw omgeving een grote verandering tot gevolg geeft.
Projectorganisatie Uithoornlijn neemt de thema's geluid, trillingen, zicht, overlast en privacy uiterst serieus. Om die reden is al in deze projectfase een gedetailleerd geluidsonderzoek en trillingsscan uitgevoerd zodat in een vroege projectfase al gekeken kon worden naar eventuele benodigde maatregelen.
In uw situatie is een geluidsscherm van twee meter hoogte noodzakelijk om met de geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde te blijven. U kunt een impressie bekijken op bladzijde 32 van document 6 Inpassingsontwerp Uithoornlijn. Het is echter een impressie. De nadere uitwerking van dit scherm gaat de vormgeving bepalen. Het geluidsreducerend scherm wordt aan uw kant bekleed met begroeiing en komt tussen de huidige busbaan en het tweerichting fietspad te staan. Een hoger geluidsscherm is conform de wet geluidshinder niet nodig. In bijlage 3 op bladzijde 3/8 van documentnaam 8 Geluidsonderzoek Uithoornlijn

kunt u aflezen in de tabel hoeveel geluidsbelasting u nu heeft van de busbaan en hoeveel dit zou worden met de komst van een tram zonder geluidsreducerende schermen. Projectbureau Uithoornlijn heeft een geluidsreducerend scherm opgenomen van 2 meter hoogte zodat ook bij u op zolder de geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde valt. Een net zo hoog geluidsscherm als aan de noordzijde van de huidige busbaan is o.i. echt niet nodig. Met dit 2 meter hoge geluidsscherm wordt ook het geluid van de bussen gereduceerd. Daarmee wordt de geluidsbelasting van de trambusbaan in uw tuin, begane grond en 1ste verdieping zelf lager dan dat die in de huidige situatie is.
Het tracé loopt over de oude spoorbaan waardoor de route over lange rechtstanden en ruime bochten beschikt. Dit zorgt ervoor dat het onderhoud gering hoeft te zijn doordat er weinig slijtage ontstaat. De huidige Zijdelwegpassage is ook ruim ontworpen met lange hellingsbanen.
De tram is voorzien van een eigen smeerinstallatie op de flens van de tramwielen zodat contactgeluid en slijtage wordt gereduceerd.

Inspreker 353 Reactie 936
Ik ben TEGEN de tram!!!!!!!!
Regelmatig ga ik naar Amsterdam theater, uit eten enz. en ook werk ik in Amsterdam. Nu is er een rechtstreekse verbinding oa met de 170 en de bus via de Legmeer waardoor ik snel in Amsterdam ben en overal kan uit en opstappen, best snel en een zeer goede verbinding. Straks niet meer rechtstreeks overstappen en niet overal meer vlakbij heel gedoe. Pendelbusjes die niet vaak rijden en overvol zullen zijn zeker in de spitsuren alles duurt veel langer. Zie foto op Face van mijn collega die vanmorgen even met de metro is geweest, vreselijk.
Ik werk in Amsterdam en ging in het begin met de 51 maar die is steeds overvol, regelmatig storingen waardoor ik te laat kwam en veel langer onderweg was. Vaak stonden wij stil, ik kon dan niet uitstappen, heb nl last van claustrofobie. Met de bus kun je sneller uitstappen daar heb ik geen last van Claustrofobie. En wat als er storingen zijn dat gebeurt nl heel vaak, rijden er dan wel bussen?
Ik zit in nette kleding ivm mijn werk en met de tram sta je tussen vaak niet frisse mensen in. Misschien is de tram handig voor mensen die geen haast hebben gewoon een dagje naar Amsterdam willen. Ook voor oudere mensen die nu dichtbij een bushalte hebben is het vreslijk en de prijzen worden ook hoger. !!
Eerdaags ga ik verhuizen naar de Geertruidahoeve, waar ik nu al veel ben daar stopt de bus in de Legmeer en rijden wij zo naar Amsterdam en ook Haarlem met de 340 is heel snel te bereiken. (bus dus)

Antwoord
Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn.
De regelmatige verstoringen op de huidige lijn 51 is één van de redenen waarom deze lijn wordt omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding. In de komende jaren wordt de Amstelveenlijn omgebouwd én er zullen straks andere trams over rijden. Daarmee wordt de kans op een verstoring fors verlaagd. Wat betreft de Uithoornlijn: Bij verstoringen is het mogelijk via overloopwissels een deel van de dienstuitvoering in stand te houden. Bij geplande werkzaamheden of langdurige verstoringen worden, net als nu, bussen ingezet.

Inspreker 353 Reactie 937
Dan hoor ik veel klachten van mensen die een koophuis hebben, door de tram die straks vlaklangs huis komt en alles wat daarbij komt gaat de waarden van hun huis omlaag.

Antwoord
Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoornlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan.

Indien u van mening bent dat uw huis in waarde vermindert, kunt u bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn.

Inspreker 353 Reactie 938

En als ie er dan komt.....wat ik zeker NIET hoop, komen er dan wel genoeg parkeerplaatsen bij de haltes zodat je je auto kunt parkeren.!?!

Antwoord

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:
Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meest extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Inspreker 354 Reactie 939

Waarom een tramlijn doortrekken naar Uithoorn terwijl er een fijnmazig uitstekend busnet ZONDER overstappen naar alle highlights in Amsterdam ligt te bereiken met buslijnen 142 en 170. Overal opstappen in Uithoorn. Enige nadeel in de spits is de Zijdelweg. Voor de rest bijna overal vrije busbaan. I.p.v. Miljoenen weg te gooien aan een tramlijn van een paar kilometer en dan nog maar naar één plek in Amsterdam en dan ALTIJD overstappen is een VRIJE BUSBAAN creeëren naast de Zijdelweg tot in Amstelveen.

Antwoord

Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er –zoals u ook al schrijft- sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de bus vertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld.
In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
In de 'Lijnennetvisie' (mei 2015) heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld voor een nieuw lijnennet van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht. Er rijden dus minder bussen door naar Amsterdam centrum.
Bovenstaande ontwikkelingen hebben geleid tot het onderzoek naar een vrijliggende OV-verbinding die ook in de toekomst het OV op peil houdt: de Uithoornlijn. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven daarbij bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. Ook zal er een bus in Uithoorn blijven rijden die de wijken die verder van de tram af liggen met de tram verbindt. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder.

Inspreker 355 Reactie 940

Hierbij wil ik mij uitspreken tegen de komst van de Uithoornlijn.
Mijn ervaringen met de komst, indertijd, van tramlijn 51 naar Amstelveen doet mij het ergste vrezen.
De toename van de criminaliteit in de wijk Middenhoven was erg groot. In het winkelcentrum Middenhoven waren inbraken schering en inslag. Verschillende winkeliers hebben hun winkel dan ook moeten sluiten. Ook het wijkpark Middenhoven is bezet door deze gasten met als gevolg dat de nachtrust ernstig verstoord werd.

Antwoord

De gemeente Amstelveen heeft geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit is gestegen in de directe omgeving van de Amstelveenlijn.
Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en 'schoon&heel'. Voor het Programma van Eisen (PvE) voor de Concessie Amstelland-Meerlanden is een risicoanalyse sociale veiligheid in het openbaar vervoer uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het niveau van sociale veiligheid in het huidige openbaar vervoer in Amstelveen gelijk is aan Uithoorn. Uit deze risicoanalyse blijkt ook het aantal meldingen van incidenten gelinkt aan het OV weliswaar hoger is in Amstelveen, maar dat dit hogere aantal meldingen in verhouding staat tot het grotere aantal reizigers in Amstelveen ten opzichte van Uithoorn. Deze risicoanalyse is opgenomen als bijlage bij het genoemde PvE.
Daarnaast is er camerabewaking in de voertuigen en besteedt de vervoerder (verplicht) veel aandacht aan de sociale veiligheid.

Inspreker 355 Reactie 941

Ook het feit dat het GVB het nodig acht om tijdens de spits regelmatig met een enkel tramstel te rijden baart mij zorgen. Het GVB vindt het ook noodzakelijk om met grote regelmaat ritten te vervallen om later met drie ritten kort op elkaar te komen.
Op dit moment heeft Uithoorn een prima busdienst. De afstand tussen de haltes van de Uithoornlijn worden ook veel groter en zal dus voor een ieder bezwaarlijk zijn. Hoe zit het met de verbinding naar b.v. het VuMc?
Dit megalomane speeltje van gemeente en provincie moet zo snel mogelijk van tafel geveegd worden.
Misschien kan het geld beter besteed worden aan de verbetering van de weg naar Amstelveen.

Antwoord

Het huidig openbaar vervoer voldoet inderdaad. Maar het openbaar vervoer verandert in de toekomst, ook als ervoor wordt gekozen de tram niet aan te leggen. Het aantal reizigers groeit, maar tegelijkertijd is er sprake van steeds meer verkeer op de weg in deze regio waardoor de busvertragingen oploopt en de betrouwbaarheid van de OV-verbinding terugloopt. De exploitatiekosten van het OV stijgen daardoor, terwijl het beschikbare geld vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in de stadsregio terugloopt vanwege bezuinigingen. Kortom, de opgave is: meer OV voor minder geld. In de komende jaren gaat bovendien de Noord/Zuidlijn in Amsterdam rijden en wordt de Amstelveenlijn omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Amstelveen.
Met de tram is via een overstap op Sacharovlaan op de huidige bus 172 uit Aalsmeer het VU-ziekenhuis goed te bereiken. Een alternatief is op station Zuid overstappen op een bus of tram in de richting van VU-ziekenhuis. Voor het Amstelland Ziekenhuis ligt de halte Oudererkerkerlaan van de tram op loopafstand, en daar kan ook worden overgestapt op een bus die dichterbij komt.

Inspreker 356 Reactie 942

Ik ben Tegen de Uithoornlijn!

Antwoord

Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 357 Reactie 943

Graag maak ik van de gelegenheid gebruik om een zeer positieve stem uit te brengen voor de komst van railvervoer naar Uithoorn. Ik ben er altijd van overtuigd geweest dat als de toenmalige Haarlemmermeerspoorlijn van zowel Haarlem naar nieuwersluis en dus Utrecht, en van Amsterdam naar Uithoorn aansluitend bij de lijn van Haarlem naar Utrecht een succesverhaal had kunnen worden. De lijn was destijds verouderd en miste t viaduct over de rijksweg Amsterdam Utrecht. Bij modernisering en een overbruggingsperiode had de lij. Winstgevend kunnen zijn en vele reizigers kunnen vervoeren. De vroegere en nu nieuwe N201 zijn tenslotte 1 van de drukst bereden provinciale wegen. Ook het aantal reizigers van en naar Amsterdam is gigantisch. Zeker in deze tijd met de drukte in de randstad is frequent railvervoer een bijna onmisbaar vervoermiddel. Ik begrijp heus wel gedeeltelijk de tegen argumenten van bewoners direct langs de lijn, maar de huidige light rail trams zijn dusdanig stil dat van zware overlast geen sprake is. Daarbij is wonen aan een drukke verkeersweg en onder de vliegroutes van Schiphol een grotere belasting voor inwoners. Persoonlijk weet ik al m'n hele leven in deze regio niet beter dan dat t er is. Bij deze dus een groot voorstander van de komst van een tram!!

Antwoord

Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 358 Reactie 944

Als bijna 72 jarige die vanwege verminderd gehoor en gezichtsvermogen, en lopend met een stok, geen auto kan rijden, dus op het OV ben aangewezen, pleit ik voor hoogwaardig OV. Nu loop ik in drie minuten naar een bus naar het Leidseplein, die om de twintig minuten gaat o.a.naar het VUmc waar ik vrijwilligerswerk doe en elke tien minuten op zes minuten lopen gaat er een bus naar het CS. Naar het ziekenhuis Amstelveen kan ik nu rechtstreeks.
Uithoorn is fantastisch goed in het OV richting Amstelveen, Amsterdam, Mijdrecht, Haarlem. Allemaal met de bus. Goed bereikbaar voor het hele dorp. Minimaal overstappen, wat voor veel ouderen een probleem is. Lopen naar de sneltram in de winter zal ik niet gauw doen. Ik begrijp Amsterdam dat de bussen geweerd worden, maar denk aan de ouderen, die nu naar het concertgebouwAmsterdam van deur tot deur kunnen. In de avond zal ik niet meer uitgaan als de tramhalte op stille plekken komt en dat komt hij in de Legmeer.
Ik pleit voor naast de tram als die er toch moet komen, voor een goede busverbinding die ook ouderen de kans geeft, rechtstreeks naar het Stadshart Amstelveen, ziekenhuis Amstelland en VUmc te gaan.

Antwoord

Het huidige bussysteen functioneert nu goed, maar de bussen gaan steeds meer vertraging ondervinden. De exploitatiekosten stijgen terwijl er minder (rijks)subsidie beschikbaar komt voor de exploitatie. Een ander systeem is dus noodzakelijk om goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk. Daarom is in de lijnennetvisie gekozen voor een systeem met hoogfrequente lijnen en knooppunten, in plaats van een fijnmazig netwerk. Met de Uithoornlijn ontstaat een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. De buslijnen naar Aalsmeer en tussen Aalsmeer en Amstelveen blijven bestaan, evenals de verbinding naar Wilnis/Mijdrecht. En er komt een buslijn die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, zal verbinden met de tram. Daarnaast zal ten opzichte van de voorkeursvariant die in de consultatie voor lag een busverbinding tussen de wijk Zijdelwaard en Amstelveen centrum worden toegevoegd (zie ook de Nota van Wijzigingen in deze reactienota). De exacte invulling van lijnen, routes en frequenties vindt plaats in overleg met de (toekomstige) vervoerder. De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat er directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap.Op deze ‘ruggengraat’ in noord-zuidrichting takken tram, metro en bussen in oost-westrichting (bijvoorbeeld de Noord-Zuidlijn in Amsterdam, maar ook de bussen van Schiphol tot Bijlmer Arena, en van Haarlem naar Uithoorn en van Uithoorn naar Breukelen) aan. Op die manier bereikt de reiziger snel de belangrijkste bestemmingen in de regio. Door verdere verbeteringen van deze buslijnen in oost-westrichting en de realisatie van overstapknopen waar hoogfrequent openbaar vervoer elkaar raakt, ontstaan nieuwe routes om naar‘oude’ bestemmingen te gaan.

Zo zullen bijvoorbeeld de huidige overstappers op Amstelveen Busstation straks overstappen op Sacharovlaan, Ouderkerkerlaan of Oranjebaan. Met de tram is via een overstap op Sacharovlaan op de huidige bus 172 uit Aalsmeer het VU-ziekenhuis goed te bereiken. Een ander alternatief is op station Zuid overstappen op een tram in de richting van VU-ziekenhuis. Voor het Amstelland Ziekenhuis ligt de halte Oudererkerkerlaan van de tram op loopafstand, en kan eventueel daar ook worden overgestapt op bus 199, die dichterbij het ziekenhuis een halte heeft. Ook de bestemmingen in het centrum van Amsterdam zijn met een overstap snel te bereiken.
De veiligheid van de haltes is een nadrukkelijk aandachtspunt in de verdere uitwerking van het project en zal niet veel anders zijn dan de huidige bushaltes.

Inspreker 359 Reactie 945
Via deze consultatieronde maak ik kenbaar dat ik tegen de aanleg van de zgn Uithoornlijn ben. Ons dorp Uithoorn heeft naar mijn idee geen behoefte aan een tramlijn die ons op deze sociaal weinig gecontroleerde wijze verbindt met Amsterdam. Iedereen kan maar in- en uitstappen , zonder enige mate van controle. In Amstelveen is de criminaliteit ook toegenomen sinds de aanleg van de tram en metro. Dat hebben wij HIER NIET NODIG! Daarbij komt nog dat de aanleg van de tramlijn op veel protest stuit bij de direct betrokkenen en dit is geheel terecht. Zij zijn de direct benadeelden, en alleen daarom al steun ik die mede Uithoornaars.
GEEN UITHOORNLIJN!!!

Antwoord
De gemeente Amstelveen heeft geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit is gestegen in de directe omgeving van de Amstelveenlijn.
Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige OV in Uithoorn. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en ‘schoon&heel’. Voor het Programma van Eisen (PvE) voor de Concessie Amstelland-Meerlanden is een risicoanalyse sociale veiligheid in het openbaar vervoer uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het niveau van sociale veiligheid in het huidige openbaar vervoer in Amstelveen gelijk is aan Uithoorn. Uit deze risicoanalyse blijkt ook het aantal meldingen van incidenten gelinkt aan het OV weliswaar hoger is in Amstelveen, maar dat dit hogere aantal meldingen in verhouding staat tot het grotere aantal reizigers in Amstelveen ten opzichte van Uithoorn. Deze risicoanalyse is opgenomen als bijlage bij het genoemde PvE.
Daarnaast is er camerabewaking in de voertuigen en besteedt de vervoerder (verplicht) veel aandacht aan de sociale veiligheid.
Het is juist dat een aantal woningen dicht langs het tracé mogelijk hinder zal ervaren. Bij de aanleg zijn wij gebonden aan wettelijke regels voor geluid en bijvoorbeeld trillingen. Wij zijn echter bereid om ook te investeren in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. Daarom zijn direct aanwonenden ook al in een vroeg stadium betrokken en wordt in overleg gekeken of er (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen mogelijk zijn, die de nadelen voor de omgeving beperken. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u het voorstel voor de (boven)wettelijke maatregelen langs het tracé.

Inspreker 360 Reactie 946
In Amstelveen worden alle kruisingen ongelijkvloers gemaakt ivm de veiligheid. En wat doet Uithoorn? Daar komen gelijkvloerse kruisingen en dan nog in een kinderrijke buurt, waar ook nog scholen en sportvelden liggen. Wie kan dit bedenken.

Antwoord
Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfases tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.
De huidige Amstelveenlijn wordt omgebouwd naar een ‘gewone’ lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste

trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. Overigens worden de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen.
Voor de kruispunten zijn in het inpassingsontwerp verschillende mogelijkheden weergegeven om de kruisingen veilig aan te leggen. In de Nota van Wijziging op p. 12 vindt u de maatregelen voor de kruisigen die bij de besluitvorming over de Uithoornlijn worden voorgesteld.
In iedere vervolgstap in het ontwerpproces wordt een veiligheidstoets gedaan tot er een definitieve keuze is gemaakt. Voor de definitieve keuze wordt de input uit de consultatie en de Klankbordgroep Veiligheid Kruisingen gebruikt. Tot slot bestaan er speciale programma's om schoolgaande kinderen bekend te maken met een tram.

Inspreker 360 Reactie 947
GEEN UITHOORNLIJ(KE)N binnen onze grenzen. Laar hem keren bij de Shell/McDonalds.

Antwoord
Op verzoek van bewoners van Uithoorn is ook een eindpunt bij de N201 onderzocht. Dit eindpunt biedt bijvoorbeeld de beste mogelijkheden voor het maken van parkeerplaatsen en kost minder in aanleg omdat het tracé bij die variant een stuk korter is. Echter, dit eindpunt sluit niet aan op het overige openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Bij dit eindpunt buiten de gemeente moeten meer mensen overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. De bussen zullen alsnog moeten blijven rijden naar het eindpunt bij de N201. Een gevolg daarvanis dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Het exploitatievoordeel van een kortere tramverbinding tot aan de N201 wordt daarbij teniet gedaan door de bijkomende exploitatiekosten van de bussen die moeten blijven rijden. De doelstelling "Meer OV voor minder geld" wordt hiermee niet gehaald.
Tot slot heeft het eindpunt N201 geen positieve invloed op gemeente Uithoorn omdat het voorzieningenniveau daarmee verslechtert. De Stuurgroep heeft om bovenstaande reden niet gekozen voor het eindpunt N201.

Inspreker 361 Reactie 948
Eén van de doelstellingen van het Openbaar Vervoer is om het autogebruik terug te dringen. De Uithoornlijn, waar ik een voorstander van ben, biedt in principe de mogelijkheid om het autoverkeer vanuit het zuiden richting Amstelveen, Buitenveldert en verder Amsterdam in te verminderen. Het publiek (en ik ook!) zal graag van deze lijn gebruik willen maken om de vele ergerniswekkende files en stoplichten te vermijden. Maar een voorwaarde is dan wel dat er een flinke (en liefst gratis) parkeervoorziening is, waar men de auto kan neer zetten en daar kan opstappen op de Uithoornlijn.
Een mooie locatie daarvoor zou kunnen zijn naast het Shell station aan de Zijdelweg, net op Amstelveens grondgebied. Zeker als de fijnmazigheid van de nu nog bestaande buslijnen minder wordt, zullen ook met name oudere Uithoornaars, maar ook inwoners van De Ronde Venen, graag met de auto naar zo'n parkeerplaats langs de Uithoornlijn gaan. Veel mensen doen dat nu ook met de huidige lijn 51 en zoeken een parkeerplekje in Amstelveen.
Op veel grotere schaal is dit ook de aanpak in bijvoorbeeld New York: treinstations in the middle of nowhere met zeer grote parkeerterreinen, waar de forensen naar Manhattan hun auto's parkeren.
Wat voorkomen moet worden is dat deze gebruikers gaan parkeren in de woonwijken of dorpscentrum nabij de haltes. Het onvermijdelijke gevolg daarvan zie je in Amstelveen en Buitenveldert: steeds maar weer uitbreiding van parkeerrestricties en betaald parkeren. Dat is volstrekt contraproductief, het kost de parkeerders veel geld en na aftrek van alle kosten levert het de gemeenten relatief erg weinig extra inkomsten.

Antwoord
Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.
Uitgangspunten autoparkeren:

Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen, verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum, waarbij demeest extra plekken in het Dorpscentrum zullen worden gerealiseerd.
Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan metdubbelgebruik van bestaande parkeerplekken. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De komen bij de eindhalte Dorpscentrum.
Uitgangspunten fietsparkeren:
Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Inspreker 362 **Reactie 949**
Ik vind het een goed plan dat de tram doorgetrokken wordt naar Uithoorn ! Ik stem VOOR.

Antwoord
Hartelijk dank voor uw reactie.

Inspreker 363 **Reactie 950**
Hierbij maken wij graag gebruik van de mogelijkheid om onze reacties kenbaar te maken in het kader van de consultatieronde van de Uithoornlijn.
Wij hebben kennis genomen van de voorkeursvariant van de stuurgroep. De voorkeur is uitgesproken voor een tramverbinding tot aan het dorpscentrum van Uithoorn. Er komt daarmee een hoog frequente railverbinding van Amstelveen tot aan de grens met onze gemeente. Wij zien dat al een positieve ontwikkeling voor onze gemeente.
Wij zijn van mening dat een dergelijke railverbinding een positieve bijdrage levert aan de verbetering van de bereikbaarheid van onze gemeente, zeker in het licht van de fors toenemende verkeersintensiteiten op de (omgelegde) N201. Wij constateren verheugd dat er expliciet melding is gemaakt van een gecombineerde tram- en busbaan tussen de busbrug over de Amstel en het busstation in Uithoorn. Hiermee kunnen de bussen vanuit onze gemeente in ieder geval tot het busstation in Uithoorn blijven doorrijden, waarmee de overstap op bussen in een andere richtingen (Schiphol/Hoofddorp/Aalsmeer) is gegarandeerd. Hiermee is invulling gegeven aan een eerder door ons gemaakte opmerking. Wij vragen daarbij wel uw aandacht van de bereikbaarheid van het busstation met bussen van en naar onze gemeente in de huidige en toekomstige OV-concessies.
Wij vragen daarnaast uw aandacht voor een comfortabele en kwalitatief hoogwaardige overstap op het busstation van Uithoorn en zorg te dragen dat de bus en tram goed op elkaar aansluiten.
Voor bewoners van Amstelhoek is de afstand tot de eindhalte zeer klein, maar ook voor bewoners van Mijdrecht en in iets minder mate Wilnis komt de eindhalte van de verbinding met Amsterdam (zelfs) op fietsbare afstand te liggen. Wij vragen u rekening te houden met de bereikbaarheid van de halte bij het dorpscentrum. De kans is namelijk groot dat reizigers (te voet en met de fiets) gebruik zullen maken van de busbrug. Een goede voorziening bij deze brug zou juist een positieve bijdrage kunnen leveren aan het gebruik van de Uithoornlijn. Wij zijn altijd bereid om daarover met u van gedachten te wisselen.
Samenvattend zijn wij enthousiast over de Uithoornlijn, omdat dit een kans biedt om in de toekomst onze gemeente beter te ontsluiten.
Wij zijn benieuwd naar de besluitvorming over de Uithoornlijn en zijn altijd beschikbaar om met u mee te denken.

Antwoord
De reizigers uit de Ronde Venen vormen een belangrijk aandeel van de reizigers naar Amsterdam die gebruik zullen maken van de Uithoornlijn. Daarom is het inderdaad van belang dat de bus van en naar de Ronde Venen gebruik kan blijven maken van de huidige busbaan. Ook moeten er goede overstapfaciliteiten zijn en moeten de haltes goed per fiets bereikbaar zijn. ook aan fiets- en autoparkeren wordt gedacht.
Een eventuele fiets/ voetgangersoversteek op de busbrug valt niet binnen van dit project, maar kan in een ander kader altijd worden besproken.

Inspreker 364 Reactie 951

Helaas was ik afgelopen maandag 13 juni niet in de gelegenheid de inloopbijeenkomst bij te wonen. Daarom hoopte ik meer informatie te vinden op de website (www.stadsregioamsterdam.nl/uithoornlijn). Daar vind ik echter uitsluitend algemene slides van 1 pagina met algemene informatie.
Op 1 ervan (5-tram-of-bus) wordt aannemelijk gemaakt dat een tram het beste alternatief is. Echter, een onderbouwing van de beoordeling van de verschillende criteria ontbreekt.

Antwoord

Het is jammer dat u de nieuwsbrief en de rapporten niet op de website hebt kunnen vinden. Ze zijn daar allemaal te vinden. De rapporten op https://www.stadsregioamsterdam.nl/artikel/20160205-rapporten-uithoornlijn- en de nieuwsbrief op https://www.stadsregioamsterdam.nl/artikel/20160205-nieuwsbrief-uithoornlijn toevoegen.

Inspreker 364 Reactie 952

Is het mogelijk om meer gedetailleerde informatie op de site te zetten, zodat zaken als b.v. ingeschatte geluidsoverlast op waarde kunnen worden ingeschat?
Met name dat punt, en dan specifiek in de nachturen, is wat mij betreft essentieel. In de afgelopen jaren is de overlast door vertrekkende vliegbewegingen vanaf Schiphol significant toegenomen zonder dat daar invloed op uit is te oefenen. Met de komst van een tram ontstaat er een tweede bron van geluidsoverlast, en ook hiervoor geldt dat wanneer een tram er eenmaal is, er geen weg terug is.
Daarom verzoek ik u met klem om in uw afweging woon- en slaapcomfort langs het traject te laten meetellen alsof het voorgestelde traject uw eigen woonwijk betreft. Ik vraag u om na te gaan welke maatregelen u in dat geval gerealiseerd zou willen zien om de eventuele nadelen effectief teniet te doen, en daarbij effectiviteit te laten prevaleren boven kosten. Op een budget van 60 miljoen euro zou een besparing op wooncomfort voor omwonenden een slechte zaak zijn. Zo lees ik in het lokale nieuwsblad dat er een scherm gepland staat van maar 2 meter hoog. Dat is ineffectief voor bewoning verder van het traject af gelegen, en overigens ook onvoldoende ter voorkoming van geluidsoverlast van slaapkamers op 1e en 2e etage van direct aanliggende woningen. Een suggestie is gebruik maken van geluidsabsorberend materiaal.
Natuurlijk heb ik begrip voor een besluit wat het beste is voor de meerderheid van de inwoners, maar ik spreek hierbij de hoop uit dat een dergelijk besluit niet ten koste hoeft te gaan van het woongenot van een minderheid.

Antwoord

Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Dat is bij uw deel van het tracé het geval, vandaar dat een voorstel voor een 2 meter hoog scherm is opgenomen. Dat zal inderdaad zoals u aangeeft geluidsabsorberend materiaal betreffen, om een goed geluidswerend effect te sorteren. Bij de beoordeling van de benodigde hoogte van het scherm is ook naar de verdiepingen van woningen gekeken.
Naast het treffen van (verplichte) geluidswerende maatregelen wordt ook gekeken hoe geluid zoveel mogelijk kan worden beperkt door technische maatregelen in het ontwerp op te nemen. Dat kan door zorgvuldig om te gaan met wissels, maar ook door als ondergrond zogeheten ‘ballastbed’ of een grasbed toe te passen. Dit wordt op het deel waar dat mogelijk is toegepast. Daar waar de bus en de tram samen rijden is het niet mogelijk. De bocht in het tracé is zodanig ruim dat deze niet tot extra geluidsoverlast zal leiden.

bijlage 1

Aankondiging van consultatie

Nieuwe Meerbode
Editie: Uithoorn, De Kwakel
verschijningsdatum: 1 juni 2016
Pagina: 4

UITHOORNLIJN

Wat vindt u van de Uithoornlijn? Vertel het ons vóór 30 juni!

Op 2 juni 2016 start de consultatieronde over de mogelijke aanleg van de Uithoornlijn. De uiterste inleverdatum voor een reactie is 29 juni 2016. De stuurgroep Uithoornlijn heeft een voorkeursvariant gekozen die, samen met de resultaten van de aankomende consultatieronde, ter besluitvorming wordt voorgelegd aan de gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen, de regioraad van de Stadsregio Amsterdam en Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland.

Vanaf 1 juni staan de resultaten van de onderzoeken op www.stadsregioamsterdam.nl/uithoornlijn.

Een samenvatting van de onderzoeken is daar ook te vinden. Een papieren exemplaar van de samenvatting is op te halen in het gemeentehuis.

Tijdens de inloopbijeenkomst op 13 juni 2016 kunt u zich uitgebreid laten informeren over alle onderzoeksresultaten.

Inloopbijeenkomst
Maandag 13 juni 2016
17.00 tot 21.00 uur

Thamerkerk
Amsteldijk-Noord 1, Uithoorn

Voorkeursvariant Stuurgroep Uithoornlijn

In 2015 is gestart met het onderzoek naar de mogelijke doortrekking van de vernieuwde Amstelveenlijn naar Uithoorn. Een onderzoek dat moet leiden tot een besluit of de Uithoornlijn haalbaar, maakbaar, betaalbaar en wenselijk is. Dat besluit wordt in het najaar van 2016 genomen door de gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen, de regioraad van de Stadsregio Amsterdam en Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland.

In de stuurgroep Uithoornlijn zijn de gemeente Uithoorn en Amstelveen, de provincie Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam bestuurlijk vertegenwoordigd. De stuurgroep geeft er op basis van de onderzoeksresultaten de voorkeur aan de vernieuwde Amstelveenlijn door te trekken naar het dorpscentrum van Uithoorn ter hoogte van de huidige bushalte Stationsstraat over het tracé van de Spoordijk. De tramhaltes zijn voorzien bij Aan de Zoom, het busstation Uithoorn en Dorpscentrum.

Het totale openbaar vervoernetwerk van de voorkeursvariant berust op de volgende uitgangspunten:
1. Een HOV-as tussen Uithoorn en station Amsterdam-Zuid (tram);
2. Een HOV-as tussen Amsterdam centrum, Amstelveen en Aalsmeer (bus 172);
3. Reizigers op de verbindingen stappen over op hoogwaardige knooppunten.



voorkeursvariant stuurgroep Uithoornlijn

Het onderzoek

Het onderzoek heeft diverse documenten opgeleverd die onderdeel zijn van consultatie.
1. Nut en noodzaak ingrepen zuidelijke corridor
2. Bus of tram naar Uithoorn
3. Tracékeuze Uithoornlijn
4. Haltes van de Uithoornlijn
5. Eindpunt Uithoornlijn
6. Inpassingsontwerp
7. Openbaar vervoer in de voorkeursvariant

De onderzoeken zijn te vinden op www.stadsregioamsterdam.nl/uithoornlijn

Geef uw mening!

Tijdens de consultatieronde van 2 tot en met 29 juni 2016 kan iedereen reageren op de voorkeursvariant van de stuurgroep en de onderzoeksresultaten.

Dat kan op verschillende manieren:
- Door een e-mail te sturen naar **uithoornlijn@stadsregioamsterdam.nl** (dat heeft onze voorkeur)
- Door een brief te sturen naar:
  Project Uithoornlijn
  p/a Stadsregio Amsterdam
  Postbus 626
  1000 AP Amsterdam
- Het reactieformulier te downloaden en in te vullen. Het formulier staat op
  www.stadsregioamsterdam.nl/uithoornlijn
- Een reactieformulier in te vullen tijdens de inloopbijeenkomst op 13 juni 2016.

We adviseren u om in uw reactie goed te beschrijven waar u precies op reageert en wat daarvan de redenen zijn.

Uw gegevens en uw privacy
In uw reactie zijn de volgende gegevens van belang:
- Naam
- Adres
- Postcode en woonplaats
- E-mail adres
- Eventueel de organisatie die u vertegenwoordigt

Uw reactie wordt verwerkt in een reactienota. Dat gebeurt zonder uw gegevens te vermelden om zo uw privacy te waarborgen. Namen van organisaties worden wel opgenomen. Anonieme reacties worden niet verwerkt in de reactienota.

Reactienota
De reacties worden gebundeld, van een antwoord voorzien en aangeboden aan de vier partijen die dit najaar een besluit nemen over de Uithoornlijn. Het is niet nodig om tijdens de consultatieronde uw reactie naar de vier partijen te sturen, een reactie naar bovengenoemd adres volstaat.

Het openbaar vervoer verandert

Het openbaar vervoer verandert, ook als er voor wordt gekozen de tram niet aan te leggen.
Voor de reizigers in de regio rond Amsterdam zijn de veranderingen in het openbaar vervoer de komende jaren groot door de komst van de Noord/Zuidlijn in Amsterdam en de wijzigingen in verbindingen die daaraan gekoppeld zijn.

In de 'Lijnennetvisie' heeft de Stadsregio Amsterdam de kaders vastgesteld (mei 2015) voor een nieuw lijnenne van bus, tram en metro na de komst van de Noord/Zuidlijn. Daarmee verandert het openbaar vervoer in de regio, ook in Uithoorn.

Kernpunten in de lijnennetvisie zijn:
- De metro is de ruggengraat van het OV-systeem, tram- en buslijnen (en ook trein) sluiten daar op aan;
- Regionale buslijnen rijden niet meer dwars door de stad, maar sluiten aan op de grote OV-knopen aan de rand van de (binnen)stad. Via de OV-knopen is een veelvoud aan bestemmingen te bereiken;
- Parallelle buslijnen met de grote raillassen (waaronder de metro) worden voorkomen;
- Bundelen van lijnen is nodig voor een efficiëntere uitvoering.

Voor de noord-zuid corridor (Amsterdam-Amstelveen-Uithoorn/Aalsmeer) betekent dit dat de buslijnen uit Uithoorn en Aalsmeer straks eindigen op station Amsterdam-Zuid en het busstation Elandsgracht.

Niets doen is geen optie
De komende jaren groeit het aantal reizigers in het openbaar vervoer met 20% door toename van het aantal huishoudens in de regio en daarmee ook de economische bedrijvigheid. Het Rijk stelt echter minder geld beschikbaar voor openbaar vervoer. Daarmee staat de Stadsregio Amsterdam voor de opgave om 'Meer OV voor minder geld' te realiseren.

Omdat het in de toekomst drukker wordt op de wegen van de zuidelijke corridor worden de rijtijden van de bussen langer en neemt betrouwbaarheid van de dienstregeling af. Daardoor wordt het openbaar vervoer minde aantrekkelijk, met lagere inkomsten voor de vervoerder tot gevolg. Dat betekent "minder OV voor meer geld".

"Niets doen" is dan ook geen optie. Om die reden is onderzocht welke investeringen en ingrepen noodzakelijk en mogelijk zijn om zoveel mogelijk 'snelle en betrouwbare' infrastructuur voor openbaar vervoer te realiseren De stuurgroep heeft op basis van die onderzoeken de voorkeursvariant van de Uithoornlijn gekozen. Hiermee kiest de stuurgroep voor een toekomstvaste tramverbinding die de directe busverbinding vanuit Uithoorn naar Amsterdam vervangt. Daarnaast blijven er bussen in de regio rijden, ook vanuit Uithoorn.


impressie eindpunt Dorpscentrum

Inpassingsontwerp

Parallel aan het onderzoek naar openbaar vervoer is een inpassingsontwerp van het tramtracé gemaakt. Dit is een ontwerp om te zien of, en op welke manier, de trambaan inpasbaar is. In de uitwerkingsfase, na een besluit over het al dan niet aanleggen van de Uithoornlijn, wordt de inpassing verder uitgewerkt. In het inpassingsontwerp is gekeken naar een goede en veilige inpassing van de trambaan met modern trammaterieel, inclusief de haltes en de benodigde parkeervoorzieningen voor fiets en auto. Daarin spelen allerlei aspecten en belangen: effecten voor de direct aanwonenden, veiligheid, technische randvoorwaarden en beschikbare ruimte. Ook het inpassingsontwerp staat op www.stadsregioamstrdam.nl/uithoornlijn


kruising met Randweg, beveiliging door slagbomen of verkeerslichten

Provincie Noord-Holland | Gemeente Amstelveen | Gemeente Uithoorn

bijlage 2

Rapportage participatie en communicatie UITHOORNLIJN

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	470
1.1	Stakeholders, issues en belangen	470
1.2	Gezamenlijk, tenzij…	470
2.	Twee sporen	471
2.1	Inpassing tramlijn	471
2.2	Kwaliteit van de openbaar vervoerverbindingen	471
3.	Communicatiedoelen	471
4.	Doelgroepen	472
4.1	Inpassing tramlijn	472
4.2	Kwaliteit van de openbaar vervoerverbindingen	472
4.3	Algemeen	472
5.	Communicatiemiddelen	473
6.	Stappen	474
6.1	Stap 1: informeren over start planstudie	474
6.2	Stap 2: Participatieronde 1	474
6.2.1	Direct aanwonenden	474
6.2.2	Overige omwonenden	475
6.2.3	Klankbordgroep veiligheid kruisingen	475
6.2.4	Enquête	475
6.2.5	Digitale nieuwsbrief	475
6.3	Stap 3: Participatieronde 2	475
6.3.1	Direct aanwonenden	476
6.3.2	Digitale nieuwsbrief	476
6.3.3	Communicatie inloopbijeenkomst	476
6.3.4	Inloopbijeenkomst	476
6.4	Stap 4: Participatieronde 3	477
6.4.1	Klankbordgroep veiligheid kruisingen	477
6.4.2	Direct aanwonenden	477
6.4.3	Digitale nieuwsbrief	479

1. INLEIDING

Stadsregio Amsterdam, de gemeenten Uithoorn en Amstelveen en de provincie Noord-Holland hebben in het najaar van 2014 besloten om het doortrekken van de Amstelveenlijn naar Uithoorn te onderzoeken (Uithoornlijn). Afgesproken is om strategisch omgevingsmanagement toe te passen met een uitgebreid communicatie- en participatietraject. Dit betekent dat vanaf het begin wordt gebouwd aan een duurzame relatie met de omgeving, zowel met direct belanghebbenden als met bredere doelgroepen met een minder groot belang. Basis voor de communicatie en participatie zijn de participatienota Uithoorn en de participatieverordening van Amstelveen. Dit rapport laat zien op welke wijze tot nu toe invulling is gegeven aan dat traject.

1.1 Stakeholders, issues en belangen

Strategisch Omgevingsmanagement heeft tot doel draagvlak voor het project te realiseren en wensen van de stakeholders te inventariseren en daar waar mogelijk in het plan te verwerken / introduceren. Bij de start van de planstudie zijn een inventarisatie en analyse opgesteld van betrokken stakeholders, issues en belangen. Deze is verwerkt in de SOM tool, een webapplicatie. Hieruit is duidelijk geworden wat belangrijke issues zijn en wat het belang is van stakeholders bij verschillende issues. Het Strategisch Omgevingsmanagement (SOM) was de basis voor de communicatiestrategie en het communicatieplan.

De issues, stakeholders en belangen zijn zeer divers. Dat betekent dat de communicatie-opgave ook divers is en het communicatieplan maatwerk. Dat resulteerde in een communicatiekalender met oog voor noodzakelijke volgtijdelijkheid in de communicatie met verschillende doelgroepen. Vanuit het gezamenlijke draagvlak van de vier deelnemende organisaties startte vervolgens de dialoog met externe stakeholders (bewoners, bedrijven, belangengroepen, instanties, andere overheden, vervoerders etc)..

1.2 Gezamenlijk, tenzij…

In de planstudie Uithoornlijn wordt gezamenlijk door de vier partijen gecommuniceerd, ook wanneer het gaat om bestuurlijke besluiten. In de communicatiemiddelen worden de logo's van alle partijen te gebruikt (Stadsregio Amsterdam, gemeente Uithoorn, gemeente Amstelveen en provincie Noord-Holland), om praktische redenen zijn de overige huisstijlelementen van de Stadsregio overgenomen.

2. TWEE SPOREN

Er is gekozen voor twee inhoudelijke communicatiesporen die parallel lopen:

- de inpassing van de tramlijn in de omgeving
- de kwaliteit van de openbaar vervoer verbindingen

2.1 Inpassing tramlijn

Niet elk issue is voor alle stakeholders van belang. Sterker nog: de issues zijn zeer divers en zeer locatie-gebonden. Voor de communicatie over de inpassing van de tramlijn in de omgeving is daarom de communicatie en participatie maatwerk en gebeurt in veel gevallen in kleine groepen waardoor er ruimte is voor een goede dialoog tussen de projectorganisatie en betrokkenen.

2.2 Kwaliteit van de openbaar vervoerverbindingen

De kwaliteit van het openbaar vervoer in en rond Uithoorn is een belangrijk issue in de planstudie Uithoornlijn. Zowel voor de interne als externe stakeholders. Dit kan echter niet los gezien worden van de vraagstukken en opgaven over het OV lijnennet en concessies. Daarom is in de communicatie en participatie de relatie met deze onderwerpen steeds gelegd.

3. COMMUNICATIEDOELEN

De communicatie over de planstudie Uithoornlijn heeft een aantal doelen:

- informeren van doelgroepen over proces en inhoud van de planstudie
- betrekken van verschillende stakeholders bij onderdelen van de planstudie
- samen met een aantal stakeholders tot gedragen oplossingen voor een aantal vraagstukken komen
- creëren van draagvlak voor de uitkomsten van de planstudie in die zin dat de doelgroepen keuzes in ontwikkelingen kunnen begrijpen, zonder het daarmee eens te (hoeven) zijn.

4. DOELGROEPEN

De externe doelgroepen zijn, op basis van de SOM, methodiek als volgt ingedeeld:

4.1 Inpassing tramlijn

- Grondeigenaren
- Bewoners direct langs het toekomstige tracé zonder busbaan (noord-zuid)
  - langs het tracé noord-zuid in Uithoorn
  - Amstelveen zuid
- Bewoners direct langs het toekomstige tracé met bestaande busbaan (oost-west)
  - zonder geluid- of zichtwerende voorzieningen
  - met geluid- of zichtwerende voorzieningen
- Bewoners bij potentiele eindhaltes
- Bewoners van de aangrenzende wijken
- Vertegenwoordigers van weggebruikers die trambaan kruisen
  - Scholen
  - Buitenschoolse opvang (BSO)
  - Sportverenigingen
  - Stichting Uithoorn in Bedrijf (SUB, koepelorganisatie bedrijfsleven)
  - Buurtbeheer Legmeer en Centrum (wijkorganisaties van bewoners in Uithoorn)
  - Fietsersbond (ENFB)
  - Veilig verkeer Nederland (VVN), vertegenwoordiging Uithoorn

4.2 Kwaliteit van de openbaar vervoerverbindingen

- Inwoners en bedrijven gemeente Uithoorn (inclusief de Kwakel)
- Inwoners en bedrijven Amstelveen
- Reizigers
- RAR – reizigers advies raad waarin verschillende (reizigers)organisaties vertegenwoordigd zijn

4.3 Algemeen

- Belangenorganisaties (o.a. overige buurtbeheren Uithoorn en KAT Ruimte Amstelveen)
- Inwoners en bedrijven in Amstelveen
- Inwoners en bedrijven in de regio Uithoorn
- Media

5. COMMUNICATIEMIDDELEN

De externe doelgroepen zijn, op basis van de SOM, methodiek als volgt ingedeeld:

- gesprekken
- brieven
- inloopbijeenkomsten
- klankbordgroep veiligheid kruisingen
- digitale en geprinte nieuwsbrieven
- presentielijsten en reactieformulieren
- website
- gemeentepagina
- postercampagnes
- persgesprekken en persberichten
- centraal telefoonnummer Uithoornlijn
- centraal e-mailadres Uithoornlijn

6. STAPPEN

6.1 Stap 1: informeren over start planstudie

In maart 2016 ontvingen ruim 900 huishoudens in Uithoorn (en een aantal in Westwijk in Amstelveen) een brief over de planstudie. De huishoudens wonen direct aan of in de nabijheid van het beoogde tracé. In de brief stond informatie over de aanleiding, onderdelen, opzet en stappen in het onderzoek. Daarnaast werden bijeenkomsten aangekondigd. Ook is aangegeven dat mensen zich kunnen abonneren op een digitale nieuwsbrief.

Daarnaast is op de website van de stadsregio een aantal pagina's over de Uithoornlijn ingericht, zijn links vanuit de website van de andere overheden gemaakt, zijn er berichten op de gemeentepagina geplaatst (ook voor aanmelding digitale nieuwsbrief) en is een persgesprek gehouden. Dat laatste resulteerde in berichten in verschillende media.

6.2 Stap 2: Participatieronde 1

In mei en juni hebben heeft de eerste participatieronde plaatsgevonden met stakeholders van de Uithoornlijn.
In de gesprekken en tijdens de inloopbijeenkomst is de ANNA check uitgevoerd. Dat wil zeggen dat de issues, standpunten en belangen uit de intern uitgevoerde analyse zijn gecheckt bij deze stakeholders. Waar nodig zijn issues toegevoegd. Daarnaast is een enquête gehouden over openbaar vervoer.

6.2.1 Direct aanwonenden

Er is voor gekozen om met direct aanwonenden in kleine groepen in gesprek te gaan om over 'hun' issues te spreken. Om een paar voorbeelden van bewonersgroepen te noemen: Langs de Baan, Buitendijks, Burgemeester Kootlaan en Stationsstraat. Maar bijvoorbeeld ook bewoners van woningen op de kop van een straat die haaks op het tracé staat, bijvoorbeeld Bieslook en eengezinswoningen aan Wederik. In totaal zijn 14 gesprekken georganiseerd met groepen bewoners direct langs het beoogde tracé. De aanwonenden ontvingen hiervoor een schriftelijke uitnodigingsbrief.
De opkomst was zeer wisselend: in een aantal groepen was de opkomst groot, bij andere groepen was helemaal niemand aanwezig. In een aantal groepen werd emotioneel gereageerd op het uitvoeren van de planstudie. In totaal hebben ongeveer 75 direct omwonenden een gesprek bijgewoond. Bij deze gesprekken is gewerkt met presentielijsten waarop omwonenden hun e-mailadres aan de projectorganisatie konden doorgeven.
Van alle gesprekken is verslag gedaan. Dit is aan betrokkenen toegestuurd.

Prioritaire issues bij de direct omwonenden zijn:
- Geluid (stapeling van hinder)
- Zicht
- Waardevermindering woning
- Privacy
- Groen/F&F
- Parkeren
- Trillingen en stabiliteit
- Veiligheid (sociale- en verkeersveiligheid)

Daarnaast zijn de volgende issues ingebracht tegen de komst van een tram:
- Nut en noodzaak/vergelijking met bus
- Tracé keuze
- Eindhalte
- Financiering

6.2.2 Overige omwonenden

Daarnaast is voor bewoners wat verder van het tracé of waar al een scherm staat (langs de huidige busbaan) een inloopbijeenkomst gehouden op 16 juni 2015. Ook zij ontvingen een uitnodigingbrief. Het ging hierbij onder meer om de Admiraal de Ruyterlaan, Weegbree, Faunalaan, Buitendijks niet grenzend aan he tracé, Nicolaas Beetsstraat. Bij deze bijeenkomst waren ongeveer 70 mensen aanwezig waarvan een deel direct aanwonenden die al eerder een gesprek hadden bijgewoond. Naast zorgen over de inpassing van de trambaan in de omgeving, vergelijkbaar met de hierboven genoemde issues, gaf aantal bezoekers aan graag te zien dat de Uithoornlijn wordt aangelegd omdat zij daarin een verbetering van het openbaar vervoer zien.

6.2.3 Klankbordgroep veiligheid kruisingen

De klankbordgroep 'veiligheid kruisingen' is voor het eerst bijeen geweest in juni. Hiervoor waren diverse organisaties en instellingen, waaronder scholen, uitgenodigd. De opkomst van de bijeenkomst was helaas laag wat aanleiding was voor extra inspanningen voor een grotere opkomst in de tweede ronde. De issues die in de klankbordgroep aan de orde zijn geweest betreffen de veiligheid van kruisingen, mogelijke ontwerpoplossingen, loop- en fietsroutes, met name naar de scholen in Legmeer West. Speciale aandacht is gevraagd voor de wijkontsluiting en doorstroming op de kruising bij de Randweg en voor de veiligheid van fiets- en voetgangers bij de oversteek Bieslook.

6.2.4 Enquête

In april en mei 2015 is een enquête gehouden onder inwoners van Uithoorn over openbaar vervoer. De enquête is aangekondigd op de gemeentepagina en verschillende websites, in verschillende media en in een postercampagne op straat.

De enquête bestond uit 15 vragen en was op de website van de Stadsregio Amsterdam in te vullen. In totaal hebben 347 personen de enquête ingevuld, waarvan 337 mensen in Uithoorn wonen.

Eén van de belangrijkste vragen in de enquête was de vraag wat mensen belangrijk vinden in het gebruik van het openbaar vervoer. Uit de resultaten van de enquête blijkt dat zij frequentie, betrouwbaarheid en een goede aansluiting op ander openbaar vervoer belangrijk vinden.

6.2.5 Digitale nieuwsbrief

Na afsluiting van de eerste participatieronde is de eerste digitale nieuwsbrief verschenen. Hiervoor hadden mensen zich aangemeld per e-mail, telefoon én tijdens de verschillende bijeenkomsten. De nieuwsbrief gaf informatie over de resultaten van de eerste ronde en de enquête OV en een vooruitblik op het proces.

6.3 Stap 3: Participatieronde 2

Na de zomer 2015 is gestart met participatieronde 2.

6.3.1 Direct aanwonenden

Uit participatieronde 1 is gebleken dat het voor zes groepen bewoners van groot belang is ze intensief bij de inpassingsstudie te betrekken. Het gaat hierbij om direct aanwonenden van Langs de Baan, In het Midden (+kop Bieslook en Zonnedauw), Wederik (en een aantal adressen van Aan de Zoom), Buitendijks en Burgemeester Kootlaan/ J.P. Sweelinkweg. Daarnaast hebben bewoners van de Admiraal de Ruyterlaan aangegeven intensief bij het proces te willen zijn, ook al staat er al een scherm langs de huidige busbaan. Bij de overige direct aanwonenden is geen belangstelling hiervoor gebleken.

In september en oktober is een tweede gespreksronde gehouden met bovengenoemde groepen. Uit deze gesprekken kwam naar voren dat direct omwonenden het belangrijk vinden om via deze gesprekken betrokken en geïnformeerd te blijven bij het proces en mee te praten over ontwerpoplossingen bij hun in de directe leefomgeving, ondanks dat velen van hen hebben aangegeven tegen de aanleg van de tram te zijn. In deze tweede ronde zijn de eerste ideeën voor hinder beperkende maatregelen getoond en reacties daarop verzameld. De hinder heeft vooral betrekking op geluid . Daarnaast spelen privacy, (uit)zicht en verlies van groen een rol. Behalve hinder in de leefomgeving heeft een aantal bewoners hun zorg uitgesproken over waardvermindering van hun woning. Bewoners zijn daarnaast geïnformeerd over het proces, de projectbesluitvorming en hun mogelijkheden om hun mening te geven tijdens de consultatieperiode. Ook is informatie verstrekt over een eventuele bestemmingsplanprocedure en de koppeling met de planschadeprocedure.
Van alle gesprekken is verslag gedaan. Dit is aan betrokkenen toegestuurd.

6.3.2 Digitale nieuwsbrief

In de tweede digitale nieuwsbrief (november 2015) zijn de door de stuurgroep vastgestelde notities korte beschreven en stond een oproep om naar de algemene inloopbijeenkomst op 19 november te komen. De nieuwsbrief is ook in geprinte vorm op een aantal openbaar toegankelijke locaties neergelegd, waaronder de balie van het gemeentehuis.

6.3.3 Communicatie inloopbijeenkomst

Op 19 november 2015 was er een inloopbijeenkomst voor belangstellenden. Om deze aan te kondigen:

- hebben diverse berichten gestaan op de gemeentepagina
- was er een postercampagne op driehoeksborden
- hebben aankondigingen gestaan op verschillende websites
- is er een persgesprek geweest met verschillende artikelen tot gevolg
- is er getwitterd door onder meer de gemeente Uithoorn
- is de hierboven genoemde nieuwsbrief verspreid

6.3.4 Inloopbijeenkomst

Op 19 november 2015 was er een inloopbijeenkomst over de stand van zaken in de planstudie Uithoornlijn. Aanleiding was de vaststelling door de stuurgroep van een aantal deelonderzoeken Nut en noodzaak, Bus of tram, Tracékeuze en Haltes. Daarnaast maakte de stuurgroep op 4 november 2015 een aantal keuzes op basis waarvan de planstudie is voortgezet. De stuurgroep Uithoornlijn koos ervoor het onderzoek (planstudie) naar de mogelijke aanleg van de Uithoornlijn (doortrekking van de vernieuwde Amstelveenlijn naar Uithoorn) voort te zetten voor het tracé over de Spoordijk met een halte bij Aan de Zoom en bij busstation Uithoorn.

Tijdens de inloopbijeenkomst konden mensen kennis nemen van de uitkomsten van de onderzoeken, de keuzes van de stuurgroep en het vervolgproces.

In totaal bezochten ruim 150 mensen de inloopbijeenkomst. Er waren meerdere mensen uit Uithoorn en daarbuiten die positief waren over de komst van een tram. De meeste aanwezigen zagen echter de tram als een bedreiging voor of hun directe woonomgeving of de fijnmazige ontsluiting van Uithoorn.

Verreweg de meeste vragen waren er over nut en noodzaak en waarom een tram in plaats van een bus. Daarnaast zijn er suggesties voor alternatieven gedaan. Duidelijk werd dat de visie op OV voor veel mensen een (te) abstract dossier is waarin zij een grote informatieachterstand hebben. Er is

weinig besef van het feit dat station Amsterdam Zuid een belangrijk overstappunt wordt op andere modaliteiten.

Belangrijk pijnpunt was (en is) de tracékeuze over de oude spoorbaan, met name bij Buitendijks en Wederik (waaronder het appartementencomplex). Het eerdere plan voor de COVAU-bus wordt als relatief positief gezien vanwege het ontbreken van bovenleiding en de verwachting dat een bus minder geluidsoverlast geeft, vooral in de bocht. Eén bezoeker vroeg nadrukkelijk om gezamenlijk een goed ingepaste tramlijn te bezoeken als referentie. Er waren ook direct aanwonenden die aangaven geen bezwaar zien in het komst van een tram en daarom niet bij de groepsgesprekken aanwezig te willen zijn.

Er is aan een aantal mensen uitgelegd hoe het vervolgproces eruit ziet waarbij is ingegaan op de momenten van consultatie en inspraak. Na de inloopbijeenkomst op 19 november is alle daar getoonde informatie inclusief de vastgestelde rapporten op de webpagina's van de Uithoornlijn op de website van de Stadsregio gezet.

6.4 Stap 4: Participatieronde 3

In januari/februari 2016 is participatieronde 3 gehouden.

6.4.1 Klankbordgroep veiligheid kruisingen

In januari was de tweede bijeenkomst van de klankbordgroep veiligheid kruisingen. Om de opkomst te bevorderen zijn alle genodigden gebeld. Dat heeft geresulteerd in een opkomst van 10 vertegenwoordigers van verschillende belangenorganisaties. Er is gesproken over het gedrag van verschillende verkeersdeelnemers rondom kruisingen en over mogelijke ontwerpoplossingen. Daarbij is een aantal ontwerpschetsen getoond en reacties daarop verzameld. Ook zijn er vragen gesteld en beantwoord over het project als geheel. Alle aanwezigen gaven aan betrokken te willen blijven bij het vervolgtraject. Er is afgesproken om een vervolgbijeenkomst te organiseren op het moment dat de ontwerpschetsen verder zijn uitgewerkt.
Met de aanwezige ondernemers is afgesproken dat de projectorganisatie met een voorstel komt om de betrokkenheid van ondernemers bij het project verder te borgen.

Een verslag van deze bijeenkomst wordt aan de betrokkenen toegezonden.

6.4.2 Direct aanwonenden

Met de zes bewonersgroepen van direct aanwonenden is een derde gesprek gevoerd in de eerste helft van februari. Hierbij stond het verder praten over de eventuele inpassing van de trambaan in de directe omgeving van de bewoners centraal. Daarnaast is er een inhoudelijke terugkoppeling gegeven van de eerdere gespreksrondes waarbij ook een aantal verzoeken tot nader onderzoek waren gedaan. Deze onderzoeksresultaten zijn met de aanwezigen gedeeld. Zo is er meer verteld over:

- het wettelijk kader geluidshinder, de berekende waarden in de directe omgeving en piekbelasting

- ontwerpschetsen, foto-inpassingen en mogelijke maatregelen ten behoeve van geluidsreductie en uitzicht / privacy

Hierbij kregen de aanwezigen de gelegenheid om hun reactie te geven en een eventuele eerste voorkeur uit te spreken. Daarbij is benadrukt dat de projectorganisatie zich bewust is van het feit dat

de aanwezigen over het algemeen tegen de aanleg van de trambaan zijn. Tot slot is een toelichting gegeven op de consultatieronde en het verdere proces. Aan de bewoners is geadviseerd om, naast de gespreksavonden, ook van deze gelegenheid gebruik te maken om hun mening en standpunten kenbaar te maken.

6.4.2.1 Langs de Baan

Er waren 17 bewoners bij deze bijeenkomst aanwezig. Meerdere aanwezigen gaven te kennen nog helemaal niet toe te zijn aan het voeren van een gesprek over de inpassing. Er leven nog veel vragen over de nut en noodzaak van het doortrekken van de tram en het tracé over de spoordijk. De projectorganisatie heeft gewezen op de openbare notities waarin een onderbouwing wordt gegeven van verschillende keuzes en op de consultatieronde waarbij bewoners hun mening kunnen geven. Een aantal aanwezigen gaf aan het belangrijk te vinden voldoende tijd te krijgen tussen de start van de consultatie en het openbaar komen van de stukken.
Een aantal andere aanwezigen zei veel waarde te hechten aan een groen en zo veel mogelijk vrij uitzicht, indien de tram er zou komen. Langs het eerste stuk van Langs de Baan (Noordzijde) is het verliezen van het zicht op een laag ondergaande zon een genoemd zorgpunt als gevolg van een eventueel scherm.

6.4.2.2 In het Midden, Zonnedauw en Bieslook

Er waren 7 bewoners bij deze bijeenkomst aanwezig. Er is een aantal afbeeldingen getoond met mogelijke zichtschermen. Een hoog scherm van 3 meter met beplanting vond de meeste bijval. Een aantal bewoners gaf aan dat een groen scherm, aangevuld met beplanting, met deze hoogte het meest overeenkomt met de huidige situatie van een groene dijk met vrij dichte beplanting. Daarnaast speelt privacy een belangrijke rol omdat de bewoners inkijk vanuit de tram op hun achtertuin zouden hebben. De aanwezige bewoners van Zonnedauw gaven aan zich zorgen te maken over hun uitzicht omdat zij dichtbij een mogelijke kruising en halte wonen.

6.4.2.3 Wederik en Aan de Zoom

Er waren 16 bewoners bij deze bijeenkomst aanwezig. Bewoners geven aan dat zij tegen de tram zijn en dat zij het erg belangrijk vinden dat dit signaal wordt meegeven aan het bestuur. In de bijeenkomst zijn veel vragen gesteld over geluidsbelasting en het geluidsmodel. Ook de uitkomsten van het trillingenonderzoek zijn toegelicht. De uitkomst was dat er geen overschrijding wordt verwacht. Vervolgens zijn visualisaties getoond van mogelijke maatregelen. Daarnaast is een schets getoond van de kruising aan de Zoom. Bewoners hebben aandacht gevraagd voor de wijkverkeersontsluiting en voor situering van parkeervoorzieningen rond de halte in relatie tot de toeleidende route. Uitgelegd is dat verdere uitwerking van het parkeren, de wijkontsluiting en de veiligheid rond de oversteek aandacht krijgt in een eventuele vervolgfase. Er is kritiek op de gemeente als het gaat om het planologische beleid. De reacties van direct omwonenden op de eerste schetsen van een nieuwe fietsoversteek uitkomend in de straat Wederik waren zeer bezorgd. De projectorganisatie beraadt zich op een mogelijke optimalisatie. De impact van de optelsom aan bestaande en verwachte hinder op de directe leefomgeving is groot.

6.4.2.4 Buitendijks

Er waren 23 bewoners bij deze bijeenkomst aanwezig. De eerder genoemde zorgpunten werden nogmaals door de aanwezigen benadrukt: de nabijheid van de tram ten opzichte van de tuinen en woningen, geluid, uitzicht en privacy, veiligheid, parkeeroverlast en de ontsluiting van de woonwijk. Veel bewoners zien een moderne bus als minder bedreigend dan een modern type tram. Indien de tram er zou komen zijn veel bewoners het erover eens dat er maatregelen tegen geluid en zicht wenselijk zouden zijn. Afgesproken is dat er vervolgoverleg plaatsvindt in de uitwerkingsfase over de verdere uitwerking van de maatregelen.

6.4.2.5 Burg. Kootlaan, J.P. Sweelinckweg en Iets Stantsweg

Er waren 8 bewoners bij deze bijeenkomst aanwezig. Aan de aanwezigen is verteld dat de onderzoeksresultaten aantonen dat bij een aantal woningen op basis van de wet geluidhinder een maatregel vereist is. Vervolgens is er gesproken over de inpassing van een (bij voorkeur groen) geluidsscherm. Een aantal aanwezigen deed het verzoek om dit scherm verder door te trekken in westelijke richting dan wettelijk noodzakelijk om ook daar overlast van het geluid van bus en tram te verminderen. Ondanks eventuele maatregelen blijft de optelsom van geluid (waaronder het vliegverkeer) een zorg. Ook met deze groep is afgesproken dat in de planuitwerkingsfase vervolgoverleg over de detaillering van de maatregelen plaatsvindt.

6.4.2.6 Admiraal de Ruyterlaan

Er waren 7 bewoners bij deze bijeenkomst aanwezig. Aan de aanwezigen is verteld dat de onderzoeksresultaten aantonen dat bij een aantal woningen op basis van de wet geluidhinder een maatregel vereist is. Op de meeste plekken zou het vervangen van een bestaand zichtscherm door een geluidwerend scherm voldoende zijn om te voldoen aan de wet geluidshinder. De aanwezige bewoners spraken hier hun voorkeur voor uit. Inkijk vanuit de tram tot in de woningen is voor de bewoners een aandachtspunt. Hierover zal in de planuitwerkingsfase aanvullend overleg plaatsvinden. Op een andere plek is een nieuwe geluidsmaatregel (scherm) noodzakelijk. Er waren geen bewoners aanwezig van deze locatie. Tot slot geldt vooral voor de bewoners van de oudere woningen in de Admiraal de Ruyterlaan dat zij zich zorgen maken over trilling. De projectorganisatie heeft toegelicht dat er op basis van een quickscan trillingen geen overschrijding wordt verwacht.

6.4.3 Digitale nieuwsbrief

In de derde digitale nieuwsbrief (februari 2016) is de stand van zaken toegelicht, is teruggeblikt op de inloopbijeenkomst van 19 november en de tweede participatieronde en vooruitgeblikt op de consultatieronde en besluitvorming.