

OVERLEGNAAM

Uithoornlijn - Themabijeenkomst 'Groene inpassing en bouwfase'

DATUM VERGADERING

29 november 2017

LOCATIE

Thamerkerk, Uithoorn

DEELNEMERS

Bewoners 1e en 2e schil tracé Uithoornlijn (op uitnodiging)
Projectvertegenwoordiging: Diana van Loenen, Jan Smit, Titus Reijntjes, Mette Vernooij, Ronald van der Hoek, Dennis Woning, Maurice van der Werff,
Peter Pieterse, Arnoud Neidig, Mark van Esseveld, Jeroen Eulderink, Gerben Blom, Richard Bormans, Anneke de Groot

DATUM NOTULEN VERZONDEN

15 mei 2018

NAAM

Anneke de Groot
uithoornlijn@vervoerregio.nl

PROJECTNUMMER

D02111.000196

KOPIE AAN

Projectvertegenwoordiging, aanwezige bewoners,
website Uithoornlijn

1. Aanleiding/inleiding themabijeenkomst

Ter afronding van de planuitwerkingsfase en in voorbereiding op de aanbestedings- en bouwfase, is op 29 november 2017 een themabijeenkomst georganiseerd. Voor deze avond waren direct aanwonenden aan het toekomstige tramtracé uitgenodigd. In deze bijeenkomst stonden twee onderwerpen centraal: groene inpassing en de bouwfase.

2. Inloop groene inpassing

Aan de hand van enkele beelden konden bewoners in gesprek over groene inpassing. Er zijn enkele specifieke vragen gesteld en suggesties gedaan. De suggesties gaan met name over inpassing van (extra) groen om de tramlijn (meer) aan het zicht te onttrekken. Concreet zijn voor drie locaties aanvullende suggesties gedaan:

- Om het zicht op de tram voor de bewoners van de lagere woonlagen op de Meerkikker te beperken, wordt hier extra groen geplaatst.
- Voor het eindpunt wordt het ontwerp aangepast, zie vraag 33.
- Burgemeester Kootlaan 38 en 40: de bewoners hebben aangegeven hier graag extra groen te willen hebben om het zicht op de tram te beperken. Hier zal verder naar worden gekeken.

3. Inloop aanbesteding algemeen

Hieruit zijn geen specifieke vragen open blijven staan.

4. Gespreksronde 1 – groep A (noordelijk tracédeel: Meerkikker, Faunalaan, Langs de Baan, In het Midden, Zonnedaauw (gedeeltelijk)).

Bij groep A zijn de volgende onderwerpen, vragen en wensen besproken:

1. Deelnemers geven aan dat het belangrijk is om afspraken over de routes van het bouwverkeer goed te handhaven. Tijdens de bouw moet er een aanspreekpunt zijn voor bewoners.

Tijdens de bouw zal er één vast aanspreekpunt van de aannemer zijn voor bewoners. Deze persoon is regelmatig op de bouw en in de omgeving aanwezig. Daarnaast is hij/zij per e-mail en telefoon bereikbaar gedurende de periode van de bouw.

2. Hoe verhoudt het bouwverkeer voor nieuwbouw Legmeer 4,5,6 zich tot de bouw van de Uithoornlijn?

De bouw van Legmeer 4,5,6 is voorzien voor 2019-2021. Er wordt aan de westkant gestart met de werkzaamheden. Het bouwverkeer zal via de Maximalaan en een stukje van de Faunalaan verlopen. Voor de Uithoornlijn zijn de voornaamste werkzaamheden voorzien in 2021 en 2022. Het tracé zelf zal het voornaamste bouwterrein vormen.

3. Verzoek: tijdens de bouw moet worden gehandhaafd op autoverkeer en parkeren in de wijk als gevolg van de werkzaamheden.

De aannemer moet een plan indienen waarin een beschrijving en tekeningen zijn opgenomen van verkeersstromen van het bouwverkeer, inclusief locaties voor laden en lossen en parkeervoorzieningen voor medewerkers. De openbare weg moet vrij worden gehouden en in de eisen is opgenomen dat de werknemers van de aannemer alleen mogen parkeren op het bouwterrein. Er zal één aanspreekpunt zijn voor vragen en klachten tijdens de bouw van de Uithoornlijn.

4. Kan de aannemer gaan werken met de nieuwste heismachines en andere geluidsarmere machines?

In leidraden en richtlijnen (waaronder de APV van de gemeente) zijn maximeisen opgenomen ten aanzien van het toegestane geluids- en trillingsniveau bij de werkzaamheden, inclusief monitoring daarvan. Daarbij is het zoveel mogelijk beperken van de hinder voor de omgeving een belangrijk gunningscriterium bij de aanbesteding. De gegadigden worden uitgedaagd een plan in te dienen waarmee de hinder wordt geminimaliseerd. Daarin speelt wel een afweging op basis van kosten en tijd. Welk materiaal daadwerkelijk wordt ingezet, zal blijken uit de plannen voor hinderbeperking.

5. De aannemer mag straks tussen 7:00 en 19:00 werken. Voorkeur van de bewoners voor een kortere werktijd, of in ieder geval later beginnen. Of het eerste uur / de eerste twee uur alleen geluidsarme bouwwerkzaamheden.

Tijdens de bijeenkomst bleek dat verschillende bewonersgroepen verschillende standpunten hebben over de werktijden- en periodes. Het zoveel mogelijk beperken van de hinder voor de omgeving is een belangrijk gunningscriterium bij de aanbesteding. De gegadigden worden uitgedaagd een plan in te dienen waarmee de hinder wordt geminimaliseerd. Er wordt hierbij verwezen naar bovengenoemde wensen van omwonenden. Daarin speelt wel een afweging op basis van kosten en tijd. Of de aannemer de volledige werkdag van 7:00 tot 19:00 zal benutten, zal blijken bij de gunning. Voor het werken buiten deze tijden moet een ontheffing worden aangevraagd. Deze wordt alleen verstrekt als aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan.

6. Kan een alternatieve locatie aan thuiswerkenden (zelfstandigen) worden geboden tijdens de periode van werkzaamheden?

Dit is een sympathiek idee. In de toekomst bekijkt het projectteam de mogelijkheden. Dan is er ook meer duidelijkheid over de actuele beschikbare ruimten.

7. Let op het keerpunt van het bouwverkeer op het tracé.

Deze opmerking is gemaakt om te voorkomen dat overlast wordt veroorzaakt door onnodige bewegingen van vrachtverkeer. De aannemer heeft vanuit zijn eigen logistieke plan het beste zicht op de meest efficiënte en veilige route/invulling.



Provincie
Noord-Holland



Vervoerregio
Amsterdam

Gemeente



Amstelveen



Gemeente Uithoorn

Het keren van het bouwverkeer is daarbij een aandachtspunt.

8. De fietsbrug bij Bieslook kan niet 1,5 jaar buiten gebruik worden gesteld. Deze brug wordt veel gebruikt door fietsende kinderen (de tellingen moeten makkelijk te vinden zijn!).

De besproken verkeerstellingen zijn op de website geplaatst. Ook dit onderwerp valt onder het gunningscriterium 'hinder voor de omgeving' zoals in vraag 5 benoemd. In de beoordeling van dit criterium wordt meegenomen wat de afsluitingsduur is van de fietsbrug bij Bieslook.

9. Voorkom vervuiling van het water in de buurt tijdens de bouw, veel kinderen maken hier gebruik van.

De situatie zoals de aannemer deze achterlaat na oplevering van de werkzaamheden dient identiek te zijn aan de situatie vooraf. Werkzaamheden moeten voldoen aan de wetgeving, zoals de Waterwet waarin eisen zijn opgenomen aan het lozen en storten van stoffen en verontreiniging van water. Bovendien moet de aannemer een plan opstellen waarin wordt aangegeven hoe de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid worden gewaarborgd. Hierbij hoort een inventarisatie van mogelijke hinder en schade en het benoemen van de preventieve maatregelen ter voorkoming daarvan.

10. Bewoners geven aan bang te zijn voor schade aan tuinen en parkeergarage (verzakkingen) door de bouwwerkzaamheden. Belangrijk is dat een goede nulmeting wordt gedaan voordat de werkzaamheden van start gaan.

Er worden risicocontouren bepaald door de aannemer, dat wil zeggen een grenslijn waarbinnen alle mogelijke eigendommen fysiek kunnen worden beïnvloed door de realisatie. Vervolgens wordt binnen de risicocontouren een nulmeting gedaan door een onafhankelijke partij voordat de werkzaamheden van start gaan.

11. Hoe komt iedereen de wijk uit tijdens de bouw? Komt er een uitrit vanuit Langs de Baan in de tijdelijke situatie?

Het verkeer rijdt in de tijdelijke situatie net zoals nu, via Langs de Baan de wijk uit. Ter vergelijking: Uit eerder onderzoek naar de eindsituatie bleek dat 20 tramoversteken per uur de bereikbaarheid van de wijk niet zullen belemmeren. Bouwverkeer op die locatie zal daarom naar alle verwachting de bereikbaarheid tijdens de bouw ook niet belemmeren. Daarnaast zal het bouwverkeer met verkeersregelaars worden begeleid zodat de veiligheid wordt gewaarborgd.

12. In de eindsituatie komt een linksaffer bij de Langs de Baan, maar is dit niet te smal?

Er komt geen formele aparte rijstrook voor links afslaand verkeer. Wel wordt de weg verbreed voor zover dat mogelijk is, zodat het passeren van het wachtende verkeer wordt verbeterd.

13. Hoe lang gaat de bouw duren?

Hieronder is een eerste globale planning opgenomen. Een meer specifieke planning wordt opgesteld door de aannemer.

2018 - 2019

- Opstellen van het Aanbestedingsdossier (contract, de eisen ten aanzien van het werk, EMVI-criteria).
- Aanbiedingen van aannemers worden ingediend.
- Beoordelen van de aanbiedingen.
- Gunning

2019-2022

- Voorbereiding aannemer – onderzoeken, ontwerp, werkplan (relatief weinig hinder 'buiten') 0,5-1 jaar.
- Inrichting bouwterrein en tijdelijke werkterreinen.
- Bouwen – circa 2 jaar.
- Testrijden – circa 0,5 jaar.
- In gebruik name (eind 2022/begin 2023).

14. Graag schermen gedurende de bouw plaatsen

Het zoveel mogelijk beperken van de hinder voor de omgeving is een belangrijk gunningscriterium bij de aanbesteding. Deze wens wordt meegenomen als suggestie voor het beperken van hinder voor de omwonenden. De gegadigden worden uitgedaagd een plan in te dienen waarmee de hinder wordt geminimaliseerd. Daarin speelt wel een afweging op basis van kosten en tijd. Of de aannemer al tijdens de bouw schermen plaatst, zal blijken uit de plannen voor hinderbeperking bij gunning.

15. Hondenuitlaatgebied: de huidige spoordijk wordt veelvuldig als hondenuitlaatgebied gebruikt. Hoe wordt dit gecompenseerd?

Er kan gebruik gemaakt worden van de beschikbare hondenuitlaatgebieden die door de gemeente aangewezen zijn (online-kaart beschikbaar op de website van de gemeente). Er wordt door de gemeente een nieuw hondenuitlaatbeleid opgesteld.

16. Behoud de natuur rond Aan de Zoom en de Faunalaan.

De natuur wordt zoveel mogelijk behouden. In de planuitwerkingsfase is een onderzoek naar flora en fauna gedaan in het projectgebied. De maatregelen hieruit worden uitgevoerd, evenals het werkprotocol huismussen. De ecologische zone wordt vrijwel geheel behouden. Het verleggen van de ontsluiting via de Faunalaan betekent dat de nieuwe ontsluiting de ecologische verbindingszone doorkruist. Momenteel is er al een doorkruising van de ecologische verbindingszone door een fietspad. Destijds zijn maatregelen getroffen door het aanleggen van een eco-tunnel en duiker. Uit het onderzoek is gebleken dat de ontsluiting verder geen gevolgen heeft voor de ecologische verbindingszone en de bestaande maatregelen van een eco-tunnel en duiker afdoende zijn.

5. Gespreksronde 1 – groep B (tracédeel halte Aan de Zoom tot aansluiting busbaan: Zonnedaauw (gedeeltelijk), Aan de Zoom, Wederik, Faunalaan (laatste huizenblok), Buitendijks.

Bij groep B zijn de volgende onderwerpen, vragen en wensen besproken:

17. Schade door heipalen.

Er wordt een nulmeting gedaan door een onafhankelijke partij voordat de werkzaamheden van start gaan. Als er schade optreedt die is toe te wijzen aan de werkzaamheden, dan kan deze worden verhaald op de aannemer. Zie ook het antwoord op vraag 10.

18. Graag de bouw van Legmeer West niet tegelijk met de realisatie van de Uithoornlijn.

De bouw van Legmeer 4,5,6 is voorzien voor 2019-2021. Er wordt aan de westkant gestart met de werkzaamheden. Het bouwverkeer zal via de Maximalaan en een stukje van de Faunalaan verlopen. In de Uithoornlijn zijn de voornaamste werkzaamheden voorzien in 2021 en 2022. Het tracé zelf zal het voornaamste bouwterrein vormen.

19. Parkeren van bouwmedewerkers graag op bouwterrein.

Zie het antwoord op vraag 3.

20. Is het een optie om een (tijdelijk) werkterrein aan de westzijde van de Faunalaan te maken?

Nee, dit is niet mogelijk in verband met de bouw van Legmeer 4,5,6.

21. Graag zo kort mogelijke tijd tussen het weghalen van het huidige groen en het plaatsen van het definitieve groen.

Een deel van het huidige groen zal vóór de start van de uitvoering weg moeten om de werkzaamheden voor de aanleg van de Uithoornlijn mogelijk te maken. Het definitieve groen wordt na afronding van de werkzaamheden aangebracht zodat hier ook geen schade meer aan kan ontstaan. Er wordt rekening gehouden met het plantseizoen en het werkprotocol huismussen.

22. Hoe wordt voorkomen dat Aan de Zoom tijdens de bouw een sluiproute wordt?

Tijdens de bouw wordt de kruising van het toekomstig tramtracé met het fietspad beveiligd door middel van verkeersregelaars. Het besluit over het moment waarop de wijk Buitendijks wordt ontsloten via de Faunalaan, is nog niet genomen. Daarmee is ook nog niet bekend of autoverkeer gebruik zal maken van de kruising tijdens de bouw. Als dit wel zo is, wordt ook dit verkeer geregeld door verkeersregelaars.

23. Graag Aan de Zoom niet gebruiken voor aan-/afvoer van bouw materiaal.

In de basis maakt het bouwverkeer gebruik van het tracé (de spoordijk). Aan de Zoom mag niet gebruikt worden voor aan- en afvoer van bouw materiaal.

24. Het moet duidelijk zijn hoe het onderhoud van de sloot aan de binnenzijde van de bocht (Buitendijks/Aan de Zoom/Wederik) gaat plaatsvinden.

Het onderhoud van de sloot is een verantwoordelijkheid van Waternet. Het uitgangspunt is dat Waternet het onderhoud uitvoert door middel van een maaiboot (dus vanaf het water).

25. Bewoners van Aan de Zoom, waarvan de tuinen grenzen aan de sloot, wensen een damwand aan tuinkant van de sloot.

Daar waar een talud inpasbaar is, wordt geen damwand geplaatst. Waternet wil 'harde' oevers zoveel mogelijk voorkomen.

26. Ontsluiting Buitendijks graag zo lang mogelijk in stand houden.

Het moment dat de ontsluiting van Buitendijks wordt omgelegd van de huidige verbinding naar de Faunalaan is nog niet vastgelegd. De aannemer is verplicht te zorgen dat de wijk Buitendijks te allen tijde bereikbaar moet zijn voor zowel snelverkeer als langzaam verkeer. De kruising van dit verkeer met het tramtracé en bouwterrein wordt beveiligd door middel van verkeersregelaars.

27. Kleur van de bovenleidingmasten graag afstemmen op de omgeving, zo min mogelijk contrast.

De kleur van de bovenleidingmasten wordt op de hele lijn (dus Amstelveenlijn en Uithoornlijn) hetzelfde. De onderzijde is donkergrijs, de bovenzijde is aluminiumkleurig.

28. Hoe zit het met het eigendomsrecht van bewoners? Huidige eigendomsgrens ligt in de sloot.

Deze specifieke situatie wordt opgenomen met de betreffende bewoners.

29. Liefst 'kort en krachtig' bouwen.

Tijdens de bijeenkomst bleek dat verschillende bewonersgroepen verschillende standpunten hebben over de werktijden en -periodes (zie ook vraag 5). Het zoveel mogelijk beperken van de hinder voor de omgeving is een belangrijk gunningscriterium bij de aanbesteding. De gegadigden worden uitgedaagd een plan in te dienen waarmee de hinder wordt geminimaliseerd. Daarin speelt wel een afweging op basis van kosten en tijd. Of de aannemer de volledige werkdag van 7:00 tot 19:00 zal benutten, zal blijken bij de gunning.

30. Heien graag kort en hevig, niet in de vakantie, ruim van tevoren aankondigen. Let op trillingshinder en schade door trillingen.

De aannemer zal zijn werkzaamheden aankondigen. Daarnaast wordt een nulmeting uitgevoerd voorafgaand aan de werkzaamheden door een onafhankelijk bureau. Schade die ontstaat is te verhalen op de aannemer.

31. Randweg: waarom zijn halve overwegbomen hier wel mogelijk en bij overweg Aan de Zoom niet? Gaan fietsers hier dan niet slalommen?

Bij overweg halte Aan de Zoom is zeer veel fietsverkeer aanwezig en slechts beperkt autoverkeer als de overweg geschikt zou worden gemaakt voor auto's. Het is voor fietsers dan zeer aantrekkelijk om te slalommen tussen de halve overwegbomen. Bij overweg Randweg is veel autoverkeer waardoor het voor fietsers moeilijker en minder aantrekkelijk is om op de autorijbaan te fietsen en tussen de overwegbomen door te slalommen.

6. Gespreksronde 2 – groep C2 (tracédeel Zijdelweg tot en met eindhalte).
Bij groep C1 zijn de volgende onderwerpen, vragen en wensen besproken:
32. Busomleidingsroutes graag niet over de Admiraal de Ruyterlaan en het Thamerlint.

Het is niet aannemelijk dat busomleidingsroutes gebruik gaan maken van de Admiraal de Ruyterlaan en het Thamerlint.

33. Er moet rekening worden gehouden met inschijnsel door in- en uitrijden en parkeren op de parkeerplaats bij de eindhalte. Is het mogelijk om de in- en uitrit van deze parkeerplaats op de huidige plaats te handhaven?

Ja, dat is mogelijk en is naar aanleiding van deze vraag aangepast in het referentieontwerp.

34. Graag aandacht voor de verkeersstroom op de Stationsstraat.

*De verkeersstroom op de Stationsstraat is enorm afgenomen sinds de openstelling van het Prinses Amaliaviaduct dat de Amsterdamseweg met het Thamerlint verbindt en het instellen van éénrichtingsverkeer op de Wilhelminakade.
Het uitbreiden van het parkeerterrein bij de eindhalte van de Uithoornlijn zal slechts enkele tientallen extra auto's per etmaal op de Stationsstraat tot gevolg hebben.
De verkeerssituatie op de Stationsstraat verandert hierdoor nauwelijks.*

35. Komt er een kiss & ride-gelegenheid bij de eindhalte?

Nee, er komt geen kiss & ride-gelegenheid bij de eindhalte. Er kan worden gekeerd op het parkeerterrein zelf.

36. Wat als er meer geluidshinder wordt ervaren na de realisatie van de Uithoornlijn dan nu in geluidsberekeningen is voorzien?

We kijken vooruit op basis van prognoses voor de toekomst. Daarin wordt gekozen voor bepaalde scenario's. Belangrijke factoren waar prognoses voor zijn gebruikt, zijn het aantal trams dat gaat rijden en het materieel.

Materieel: er zijn technische specificaties opgesteld waar het materieel aan moet voldoen. Onderdeel daarvan is ook de hoeveelheid geluid die een tram mag produceren. Voor de geluidsberekening is een worst-case-scenario gekozen. Er is gerekend met huidig materieel en daar is nog een marge bijgeteld. De nieuwe trams zijn ook van een nieuwe generatie, waarvan het zeer waarschijnlijk is dat deze minder geluid gaan maken. Dat betekent dat ten aanzien van deze factor, het niveau dat we uitrekenen aan de gevel waarschijnlijk hoger zal zijn dan de werkelijkheid. Voor het aantal trams is gerekend met de prognose voor 2030.

De verwachting is dat de geluidsbelasting op de gevel onder het niveau blijft dat berekend is, uiteraard valt dat helaas niet te garanderen. Er is nu geen rekening gehouden met metingen na indienststelling van de tram door de projectorganisatie.

37. Kunnen de bovenleidingmasten zo hoog mogelijk?

In het bestemmingsplan is een maximale hoogte van 10 meter vastgelegd.

38. Kunnen er bomen worden geplant tussen de geluidschermen en de busbaan?

Nee, tussen de geluidschermen en de busbaan kunnen geen bomen worden geplant in verband met beheer en onderhoud.

39. Kunnen de bovenleidingmasten in een in de omgeving opgaande kleur uitgevoerd worden?

Zie ook vraag 27.

40. Bewoners uit de omgeving van de eindhalte verzoeken de gemeente om camera's te plaatsen op de parkeerplaats bij de eindhalte.

Er is een camera op elke halte voorzien, gericht op de SOS-zuil. Wanneer de knop wordt ingedrukt, worden de beelden live uitgekeken door het GVB. Buiten de haltes worden geen camera's geplaatst.

41. Hinder en schade tijdens de bouw moet tot een minimum beperkt blijven.

Helaas ontkomen we niet aan hinder van de bouw voor de omgeving tijdens de realisatie van de tramlijn. De opdrachtgevende partijen vinden het echter heel belangrijk dat die hinder zo minimaal mogelijk is. Daarom geven zij een kader mee aan de aannemer waarbinnen deze zijn werkzaamheden moet uitvoeren. Daarnaast is in de aanbesteding een criterium 'omgevingshinder' opgenomen. Dat betekent dat er een prikkel is voor de aannemer om een plan op te stellen waarbij de hinder naar de omgeving zoveel mogelijk wordt beperkt.

Met betrekking tot schade: uiteraard is schade voorkomen beter dan herstellen. Daar zal de aannemer zich ook op richten. Tijdens de bouw van de Uithoornlijn is de aannemer aansprakelijk voor schade. Voordat de werkzaamheden van start gaan is de aannemer verplicht de risicocontouren vast te leggen. Dat wil zeggen een grenslijn vast te stellen waarbinnen alle mogelijke eigendommen fysiek beïnvloed kunnen worden door de realisatie. Vervolgens moet een onafhankelijk, bij het NIVRE aangesloten bureau, vooropnames (nulmetingen) uitvoeren van alle objecten gelegen binnen de vastgestelde risicocontouren. De vastgestelde toestanden in vooropnames gelden als de te handhaven uitgangspunten voor de aannemer. Als door de werkzaamheden fysieke schade ontstaat aan de eigendommen binnen de risicocontouren, kunnen bewoners een schadeclaim bij de aannemer indienen.

42. Regenwaterafvoer zal goed moeten worden geregeld in verband met meer verhard oppervlak bij de parkeerplaats eindhalte.

Er is een gescheiden stelsel aanwezig. Dat wil zeggen dat het regenwater niet via de riolering wordt afgevoerd maar op de watergang langs de Thamerlaan wordt geloosd.

43. Verzoek aan aannemer om halverwege het traject (bouwfase) met de omgeving te evalueren.

Wij geven dit als eis mee aan de aannemer.

44. Verkeersveiligheid kruispunt Stationsstraat/Amsterdamseweg is punt van zorg (zowel tijdens realisatie als daarna).

De oversteek van de Admiraal de Ruyterlaan naar de Stationsstraat kruist de Thamerlaan/Prins Bernhardlaan. De Thamerlaan en Prins Bernhardlaan zijn onderdeel van de hoofdontsluitingsroute vanaf de N201 en hebben voorrang op de zijwegen. Deze voorrang wordt duidelijk aangegeven door bebording en haaiantanden en heeft extra aandacht door middel van een drempelmarkering en het gebruik van andere wegmaterialen. Halverwege de oversteek kan het verkeer zich opstellen om ander verkeer voorrang te verlenen. De komst van een halte van de Uithoornlijn zorgt voor een beperkte toename van het autoverkeer en zal naar verwachting nauwelijks effect hebben op de algehele verkeersafwikkeling.

45. Prinses Irenebrug tijdens de bouw openhouden.

De Prinses Irenebrug staat los van dit project. De gemeente gaat daar doorgaand autoverkeer zoveel mogelijk weren door het autoverkeer bijvoorbeeld om te leiden met verkeersremmende maatregelen. Grote voertuigen zoals vrachtverkeer en landbouwvoertuigen zullen worden verboden.

46. Indien het scherm langs de Admiraal de Ruyterlaan opgehoogd wordt, graag zo groen mogelijk houden.

Akkoord.

7. Gespreksronde 2 – groep C1 (tracédeel aansluiting busbaan tot Zijdelweg). Bij groep C1 zijn de volgende onderwerpen, vragen en wensen besproken:

47. Wens om een afscheiding (scherm of groen) te realiseren tussen de busbaan/trambaan en Burgemeester Kootlaan. Nu eindigt het geluidscherm zodanig dat bewoners van Burgemeester Kootlaan 38 en 40 alsnog op de trambaan uitkijken.

Wij zullen in een latere fase met de bewoners van deze twee adressen in gesprek gaan over de mogelijkheden van extra groen om het zicht op de tram te beperken.

48. Blijft het fietspad langs de busbaan aan de zuidzijde tijdens de werkzaamheden in gebruik?

Het fietspad kan in gebruik blijven tijdens de uitvoering.

49. Het lijkt of een deel van de dijk wordt afgegraven aan de binnenzijde van de bocht, in ieder geval ter hoogte van de te herstellen watergang. Klopt dat? En hoe wordt ervoor gezorgd dat het geluidscherm zijn werking blijft houden? Wordt de onderzijde afgedicht? En wat is de consequentie voor het huidige groen?

De tekening zoals besproken tijdens de bijeenkomst is niet correct, deze wordt aangepast. Er wordt niets afgegraven. De oversteek bij bushalte Kootlaan verdwijnt met de aanleg van de Uithoornlijn. De huidige dam wordt doorgebroken en de watergang wordt hersteld. Daarnaast wordt het huidige geluidscherm doorgetrokken ter plaatse van de opening (waar nu het fietspad loopt). Groen dat moet worden verwijderd om de werkzaamheden uit te kunnen voeren, wordt weggehaald. Dat wordt na uitvoering hersteld, vergelijkbaar met de huidige situatie.

50. Graag in delen werkzaamheden uitvoeren. Dus niet overal de gehele periode in de overlast.

Het is aan de aannemer om de fasering van de werkzaamheden te bepalen. Het zoveel mogelijk beperken van de hinder voor de omgeving is wel een belangrijk gunningscriterium bij de aanbesteding. De gegadigden worden uitgedaagd een plan in te dienen waarmee de hinder wordt geminimaliseerd. Daarin speelt een afweging op basis van kosten en tijd.

51. Graag de bomen aan de noordzijde van de aansluiting van de busbaan behouden.

Er wordt gestreefd naar zoveel mogelijk behoud van natuur en groen. Echter is onontkoombaar dat er een deel van het huidige groen al dan niet tijdelijk zal verdwijnen als gevolg van de bouw van de Uithoornlijn. Bestaand groen buiten de trambaan zelf wordt vervangen na het project. In de planuitwerkingsfase is een onderzoek naar flora en fauna gedaan in het projectgebied. De aanbevolen en verplichte maatregelen hieruit worden uitgevoerd.

52. Komt er verlichting langs de baan?

*Alleen bij de overwegen wordt verlichting geplaatst voor de verkeersveiligheid.
Deze lichtmasten hebben een maximale hoogte van 8 meter.*