

Nota van Beantwoording (NvB)

Ontvangen zienswijzen en de beantwoording van de
zienswijzen op het

*Ontwerp bestemmingsplan
Amstelveenlijn opstelterrein*

Amstelveen, mei 2016



Wijze van beantwoording

De nota van beantwoording wordt gehanteerd voor de beantwoording van inspraakreacties en zienswijzen op afwijkingen van omgevingsvergunningen en bestemmingsplannen en voor de beantwoording van participatiereacties op nota's van uitgangspunten en randvoorwaarden locatieontwikkeling.

De ingediende zienswijzen worden hierna samengevat weergegeven. Dit betekent niet, dat die onderdelen van de zienswijzen die niet expliciet genoemd worden niet bij deze beoordeling zijn betrokken. De zienswijzen zijn in hun geheel beoordeeld.

De ontvangen zienswijzen worden per indiener puntsgewijs behandeld. Links staat naast de nummering een beknopte opsomming van de punten uit de brief en in de kolom daarnaast vindt per punt de beantwoording plaats. In de rechterkolom wordt aangegeven of de reactie leidt tot aanpassing van het voorstel met indien van toepassing een korte toelichting daarop.

Dezelfde of soortgelijke reacties over een bepaald onderwerp worden per onderwerp toegelicht in de bijlage. In de beantwoording wordt dan verwezen naar het onderwerp in de bijlage.

Alle indieners ontvangen het totaaloverzicht inclusief eventuele bijlage. Op deze wijze wordt de beantwoording van de reacties overzichtelijk en transparant.



Inleiding

Bestemmingsplanprocedure.

In een bestemmingsplan worden de juridische kaders vastgelegd waaraan een ruimtelijke ontwikkeling moet voldoen. Een belangrijk kader vormen de uitkomsten van onderzoeken die relevant zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling. Tijdens het proces, rond het maken van dit bestemmingsplan, zijn informatieavonden georganiseerd. Tijdens deze avonden konden reacties worden ingediend. Naast inspraakreacties van de bewoners hebben ook andere overheden (zoals bv de waterschappen, Provincie etc) de mogelijkheid gekregen een reactie in te dienen. In deze fase waren de benodigde onderzoeken voor dit bestemmingsplan nog niet gereed. In deze Nota van Beantwoording worden er antwoorden op de reacties gegeven en samen met de uitkomsten van de onderzoeken verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan. Het College van B&W stemt in met de beantwoording op de inspraakreacties en het ontwerp bestemmingsplan. Deze wordt voor een periode van 6 weken ter inzage gelegd en er kunnen zienswijzen worden ingediend.

Eventuele zienswijzen worden ook weer samengevat in een Nota van Beantwoording en ter goedkeuring voorgelegd aan het College van B&W. Voordat het bestemmingsplan wordt voorgelegd aan de gemeenteraad voor het vaststellen van het bestemmingsplan worden de indieners van een zienswijze op de hoogte gebracht van het besluit van B&W. Nadat het bestemmingsplan is vastgesteld wordt het bestemmingsplan 6 weken ter inzage gelegd waarbij de mogelijkheid wordt geboden beroep in te stellen bij de Raad van State. Na 6 weken is het bestemmingsplan onherroepelijk tenzij er bij de Raad van State beroep is aangetekend.

Veel van de gestelde vragen hebben betrekking de planontwikkeling zoals deze heeft plaatsgevonden of hebben betrekking op inrichting van de openbare ruimte. Hiernaast zijn er vragen die een relatie hebben met de publiek rechtelijke kanten van een bestemmingsplan.

Proces planontwikkeling.

Onderstaand is in het kort het proces beschreven waarlangs het plan zich heeft ontwikkeld tot wat het nu is. Deze beschrijving is ook bedoeld om aan te geven dat er gedurende de planontwikkeling zorgvuldig is nagedacht en gecommuniceerd.

Vanaf begin 2010 is door de Stadsregio gewerkt aan de Planstudiefase, gevolgd door de Uitwerkingsfase en thans aan de Realisatiefase.

In de planstudiefase van het project is gewerkt aan een plan waarbij zowel tramverkeer als doorgaand autoverkeer onafhankelijk van het kruisende verkeer zoals voetgangers, fietsers en auto's kon plaatsvinden. De locatie van het Opstelterrein kwam ca. 400 meter ten zuiden van de j.c. van Hattumweg te liggen. De planstudiefase is geëindigd met een Voorkeursbesluit genomen in de Regioraad op 12 maart 2013. In het Voorkeursbesluit is een impressie voor een oplossing voor de ongelijkvloerse kruisingen opgenomen. In deze impressie is ervan uitgegaan dat het doorgaande verkeer op plus ½ (ca. 3 meter boven maaiveld) kwam te liggen en het kruisende verkeer vanuit de wijken op min ½ (ca. min 3 meter). Tijdens de planstudiefase is in juni 2012 door de Stadsregio inspraak georganiseerd voor de plannen voor de ombouw van de Amstelveenlijn. Op 6 februari 2013 heeft de Gemeenteraad van Amstelveen in gestemd met de door de Stadsregio voorgelegde voorkeursvariant en heeft zij kennisgenomen van het eindverslag van de inspraak.



Door het besluit van de Regioraad is de uitwerkingsfase gestart in maart 2013. In de eerste uitwerkingen is gebleken dat de gedachte oplossing van de ongelijkvloerse kruisingen onvoldoende zou leiden tot een aanvaardbare sociaal veilige en duurzaam verkeersveilige oplossing. Tevens zou het effect van de inpassing voor de omgeving groot zijn. Amstelveen heeft aangekaart bij het projectteam van de Stadsregio of er geen betere oplossing bedacht kon worden. Het projectteam stond hiervoor open zolang er binnen de budgettaire kaders van het project kon worden gebleven en er de waarborgen waren dat tram en autoverkeer ongehinderd door kon stromen. Vanuit het oogpunt van verkeersdoorstroming is duidelijk geworden dat op de Beneluxbaan voor doorgaand verkeer op de twee noordelijke ongelijkvloerse kruisingen twee keer één rijstrook mogelijk was. Voor het kruispunt Sportlaan met de Beneluxbaan was dit niet mogelijk. Binnen de budgettaire kaders kon hierdoor het doorgaande tram en autoverkeer op de twee noordelijke kruispunten naar ca. min 1 worden gebracht. Bij de Sportlaan was dit niet haalbaar en is gekozen voor een oplossing waarbij het doorgaande tram en autoverkeer naar min ½ kon worden gebracht. Voor alle drie de kruispunten is er een rotonde gedacht voor het kruisende wijkverkeer. De doorstroming wordt bevorderd vanwege het ontbreken van verkeersregelininstallaties. (men staat niet meer onnodig te wachten voor een rood licht). Het ongelijkvloers scheiden van doorgaand verkeer met kruisende verkeer is een meer duurzame veilige oplossing dan de huidige aanwezige oplossing. De gedachte oplossing van de planstudiefase was nog veiliger te maken. Algemeen aanvaard is dat een rotonde veiliger voor voetgangers en fietsers door de inrichting en lagere snelheden.

Op 15 december 2015 heeft de Regioraad het definitieve besluit genomen dat het project Ombouw Amstelveenlijn naar de realisatiefase kon worden gepromoveerd zodat de aanbesteding voor het tracédeel Amsterdam Zuid en Amstelveen Westwijk kon starten. Tevens is door dit besluit het gereserveerde budget ter beschikking gekomen.

Tijdens de uitwerkingsfase zijn er onder meer in maart 2015 inloopavonden gehouden om bewoners op de hoogte te brengen van de stand van zaken; tevens konden vragen worden gesteld en meningen gedeeld.

Verkeer.

In de rapportage over de toekomstige verkeerssituatie (zie hiertoe de bijlage bij het ter visie gelegde document) is onderzocht of het bedachte verkeerssysteem; en het hiervoor ontwikkelde ontwerp; voldoet aan de eisen vanuit de verschillende partijen. De belangen zijn integraal afgewogen. In het onderzoek is rekening gehouden met de effecten van tweerichting fietspaden op de verkeersafwikkeling. Geconstateerd is dat het verkeerssysteem het aanbod goed kan verwerken. Ook in de prognoses voor 2030.



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
1	<u>Zienswijze ontvangen, mr. Mulder en Hesselink namens de heer [REDACTED] eigenaar van de J.C. van Hattumweg 4, d.d. 2 februari 2016</u> Andere locatie 1. Niet valt in te zien waarom de plannen in deze vorm juist op deze locatie gerealiseerd dienen te worden. Daarover wordt ook geen, althans onvoldoende inzicht gegeven. Zo is noch in de toelichting noch in beschrijving Voorkeursvariant Amstelveenlijn iets over deze beslissing te vinden. Afgezet tegen de moeite, kosten en investeringen lijkt een andere locatie dan wel aansluiting bij reeds bestaande faciliteiten meer voor de hand te liggen. Leefbaarheid 2. Daarnaast: Realisering van de voornemens maakt het pand onleefbaar en -zeker voor wat betreft een woonbestemming- nagenoeg onbewoonbaar. Daarbij wordt dan gedacht aan argumenten zoals: -veiligheid; -leefbaarheid; -kosten voor aanpassing resp. realisatie.	1. In de algemene inleiding van deze NvB is aangegeven hoe gekomen is tot het besluit door de Stadsregio op 15 december 2015. De gekozen inpassing van het opstelterrein heeft de instemming van de gemeenteraad gekregen. Deze keuze voor de plaatsing van een opstelterrein op ca. 400 meter ten zuiden van de J.C. van Hattumweg is op 12 maart 2013 is bij het Voorkeursbesluit genomen. Het bestemmingsplan geeft uitvoering aan het eerdere besluit van de gemeenteraad. 2. In het bestemmingsplan Amstelveen Zuid – West 2014 is er sprake van de bestemming ‘Verkeer – Openbaar vervoer’ gelegen naast de woning. Deze bestemming maakt mogelijk dat trams naar het opstelterrein kunnen rijden. Deze bestemming is vastgelegd in het geheel onherroepelijke en in werking getreden bestemmingsplan. Hierdoor was voorzienbaar dat de gronden overeenkomstig de bestemming worden gebruikt. Een dergelijke bestemming kan uiteraard van invloed zijn op de leefbaarheid van de woning. De onderzoeken naar de leefomgeving wijzen uit dat de leefomgeving niet onevenredig wordt aangetast.	Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
	Plaatsing Scherm 3. In art. 7.5 in de Toelichting is vermeld: "De kortste afstand zal circa 7 tot 10 m bedragen." Dat is onjuist omdat de kortste afstand tot het hart van de rails hoogstens 7 meter is en eigenlijk nog minder. De afstand wordt aangegeven tot het hart van de rails. Maar gerekend vanaf de(dichtstbijzijnde) zijkant van de rails is de afstand tot het pand nog korter. Indien vervolgens nog een scherm of een hek wordt aangebracht dan ligt het pand op ca. 3 a 4 meter van het (door dit scherm/hek begrensde) terrein. Dat kan tot levensgevaarlijke situaties leiden, zeker wanneer kinderen in/om/aan de omgeving verblijven of spelen. Dus voor gezinnen met kinderen wordt het pand al nauwelijks meer bewoonbaar. Kruising tramtrace met Van Hattumweg 4. Overigens schept ook de overgang van het tracé met de J.C. van Hattumweg een gevaarlijke situatie (kruispunt).	3. De kortste afstand bedraagt inderdaad ongeveer 7 meter tot hart van het nabijgelegen spoor. De afstand tot het te realiseren geluidsscherm en hekwerk zal van de gevel van de woning op het kortste punt ongeveer 4 meter bedragen. Juist ten behoeve van de veiligheid zal er sprake zijn van een afscheiding tussen het spoor en de erftoegangsweg. 4. Bij de kruising wordt het doorgaande autoverkeer oost west niet toegestaan. Middels een verkeersbesluit zal dit worden vastgelegd. Ten behoeve van het langzame verkeer wordt een beveiliging aangebracht middels een verkeersregelinstallatie. Een dergelijke installatie werkt zonder geluidswaarschuwing.	Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
	Kortste afstand geeft geluid en trillingsoverlast 5. De korte afstand van rails tot gevel van het pand heeft ook consequenties voor het waarnemen van geluid en/of trillingen. Dan kan nog onderscheid gemaakt worden tussen • Het gebruik van het tracé; • De aanleg en aanpassing van het tracé. In beide gevallen zal sprake zijn van aanzienlijke overlast. Uit het onderzoek van Dgmr blijkt ook dat er grote kans is op hinder door trillingen. Het bovenstaand geldt te meer indien nu dan wel in de toekomst ook een geluids-waarschuwingsinstallatie wordt aangebracht, bijvoorbeeld bij de overgang van de J.C. van Hattumweg. De overlast zal in de toekomst alleen nog maar toenemen en zeker niet minder worden; zo ligt doortrekken van de lijn naar Uithoorn voor de hand. Zoals ook in art. 2 in de Toelichting is vermeld: "Het doortrekken van de lijn naar Uithoorn wordt wel onderzocht." Voorts stelt zich de vraag of de moeite, kosten en investeringen die nodig zijn voor de aanpassingen en voorziening en voor het pand niet onevenredig hoog zijn. Te denken valt bijvoorbeeld -niet uitsluitend- aan geluidsisolerende maatregelen en trillingsbeperkende maatregelen.	5. In het onderzoek naar het aspect trillingen in het kader van de ombouw Amstelveenlijn (bijlage 8 van de toelichting) komt naar voren dat er als gevolg van het rijden van de tram er sprake zal zijn van een overschrijding van de SBR-richtlijn B (gebaseerd op een nieuwe situatie). Er zullen dan ook maatregelen genomen moeten worden om deze trillingen te verminderen. In het onderzoek is aangegeven dat er verschillende maatregelen mogelijk zijn om de benodigde isolatie te realiseren om aan de SBR-richtlijn te voldoen. Het meest opportuun lijkt het om maatregelen te nemen in de vorm van ballastmatten. Dit is geborgd middels een voorwaardelijke verplichting in de planregels. Er heeft nog geen besluitvorming over de Uithoornlijn plaatsgevonden.	Ja, planregel 4.3



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
2	<u>Zienswijze ontvangen, [REDACTED] eigenaar van de J.C. van Hattumweg 6, d.d. 1 februari 2016</u> Onaanvaardbaar leefklimaat 1. Zoals aangegeven woont cliënt aan de J.C. van Hattumweg 6 in Amstelveen. Het opstelterrein is vlak bij zijn woning gepland. Verder betekent het voorgenomen plan dat het spoor, dat nu een stuk van zijn woning eindigt, wordt doorgetrokken. Met alle nadelige gevolgen van dien voor cliënt. De situatie is u bekend en er is een gesprek met cliënt gepland. Gezien de lopende termijn is cliënt genoodzaakt om een zienswijze in te dienen. Immers als er geen oplossing gevonden kan worden tussen mijn cliënt en uw gemeente, dan heeft cliënt nog de mogelijkheid om de voorgenomen plannen aan de rechter voor te leggen. De voorgenomen plannen zullen leiden tot een onaanvaardbaar leefklimaat. De gevolgen zijn zodanig ernstig dat het niet eens gaat om woongenot, maar om een leefbare woonomgeving. Door de voorgenomen plannen zou de sneltram op een afstand van slechts 4 a 5 meter voor de woning van cliënt langs rijden.	1. De kortste afstand bedraagt ongeveer 7 meter tot hart van het nabijgelegen spoor. De afstand tot het te realiseren geluidsscherm en hekwerk zal van de gevel van de woning op het kortste punt ongeveer 4 meter bedragen. Ten behoeve van de veiligheid zal er sprake zijn van een afscheiding tussen het spoor en de erftoegangsweg. In het bestemmingsplan Amstelveen Zuid – West 2014 is er sprake van de bestemming ‘Verkeer – Openbaar vervoer’ gelegen naast de woning. Deze bestemming maakt mogelijk dat trams naar het opstelterrein kunnen rijden. Deze bestemming is vastgelegd in het geheel onherroepelijke en in werking getreden bestemmingsplan. Hierdoor is voorzienbaar dat de gronden overeenkomstig de bestemming worden gebruikt. Uitgegaan wordt van een dienstregeling die bij de start van de exploitatie met een frequentie van 10 per uur in de spits. De start van de exploitatie is vanaf ca 6 uur in de ochtend tot ca 01.00 uur in de nacht. Gedurende de exploitatie periode is halte Westwijk het eindpunt en is er incidenteel tramverkeer naar het opstelterrein.	Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
	Geluidsoverlast 2. Dat veroorzaakt veel geluidsoverlast, wat dag en nacht doorgaat.	2. Het college van B&W heeft in zijn vergadering van 17 mei besloten de hogere grenswaarde af te geven. Nu het hogere waarde besluit vastgesteld is, zal voor de adressen waarvoor een hogere waarde is vastgesteld onderzocht worden of de gevelisolatie voldoende is om aan de grenswaarde van 33 dB voor de geluidsbelasting binnenshuis te voldoen. Indien hieruit blijkt dat de maximale grenswaarde in de woning (de 'binnenwaarde') in de toekomstige situatie wordt overschreden, zullen voorzieningen aan de gevel moeten worden getroffen om de overschrijding te niet te doen. Of er maatregelen getroffen moeten worden hangt af van de uitkomsten van het aanvullende onderzoek. Dit is onder meer afhankelijk van de hoogte van de hogere waarde en de leeftijd van de woning. Een recent gebouwde woning heeft vaak al voldoende gevelisolatie. De kosten van het treffen van eventueel benodigde voorzieningen zijn voor rekening van het project Ombouw Amstelveenlijn. Een onderzoek zal pas plaatsvinden als het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. Een dergelijk onderzoek vraagt grote zorgvuldigheid en kost daardoor veel tijd. Als het blijkt dat er maatregelen getroffen moeten worden en duidelijk is wat voor soort maatregelen nodig zijn, zal er een aannemer geselecteerd gaan worden. De intentie is er om zoveel als mogelijk te bekijken of werkzaamheden afgerond kunnen zijn voordat de ombouw van de Amstelveenlijn start. Het is op dit moment niet te voorspellen of dit mogelijk is.	Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
	Trillingshinder 3. Ook zal cliënt ernstige trillingshinder ondervinden. Hoogspanningskabels 4. Verder komen er ook hoogspanningskabels vlak bij de woning en tuin van cliënt. Niet onderzocht is in hoeverre dit schadelijk kan zijn voor omwonenden Bouwkundige staat woning 5. Naast de hinder die gaat ontstaan, vreest cliënt ook voor schade aan zijn woning. Niet onderzocht is of zijn woning de aanleg van de trambaan en het frequent langsrijden van de sneltram bouwkundig wel kan doorstaan	3. In het onderzoek naar het aspect trillingen in het kader van de ombouw Amstelveenlijn (bijlage 8 van de toelichting) komt naar voren dat er als gevolg van het rijden van de tram er sprake zal zijn van een overschrijding van de SBR-richtlijn B (gebaseerd op een nieuwe situatie). Er zullen dan ook maatregelen genomen moeten worden om deze trillingen te verminderen. In het onderzoek is aangegeven dat er verschillende maatregelen mogelijk zijn om de benodigde isolatie te realiseren om aan de SBR-richtlijn te voldoen. Het meest opportuun lijkt het om maatregelen te nemen in de vorm van ballastmatten. Dit is geborgd middels een voorwaardelijke verplichting in de planregels. 4. De Amstelveenlijn krijgt zijn voeding middels bovenleiding. Dit betreft echter nadrukkelijk geen hoogspanningskabels. Voor de voeding van de Amstelveenlijn is een spanning van 600 Volt nodig. Hier is het hele bovenleidingnet in de regio Amsterdam mee uitgerust. Er zijn geen risico's te verwachten bij deze voltage. 5. Schadegevende aspecten van het bouwen worden niet in een bestemmingsplan geregeld. U kunt een rapport laten opmaken van de bouwkundige staat van uw woning door een bouwkundig expert. Dit rapport bevat een omschrijving van de huidige bouwkundige staat van de woning. Eventuele schade die woningen oplopen door bouwwerkzaamheden kunnen makkelijker worden aangetoond en worden verhaald op de aannemer.	Ja, planregel 4.3 Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
	Planschade 6. Als de plannen doorgang zouden vinden, dan wordt de woning van cliënt onverkoopbaar. Niemand wil zo dicht bij de sneltram wonen. Een eventuele verwijzing naar de planschaderegeling is hier niet aan de orde. Het gaat hier niet om een normale waardevermindering, maar om het feit dat de woning niet verkoopbaar meer zal zijn.	6. In de huidige situatie is er sprake van een bestemming Verkeer – Openbaar vervoer. Met de plannen voor de Amstelveenlijn wordt uitvoering gegeven aan de bestemming. Er is een onafhankelijke planschade rapportage opgesteld, de conclusie van deze rapportage dat op basis van artikel 6.1 Wro de indirecte planschade wordt getaxeerd op basis van de gemaakte planologische vergelijking op nihil. Deze rapportage is als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.	Nee
	Overpad 7. Cliënt heeft een recht van overpad, om te komen en te gaan van en naar de openbare weg. Dat recht zal hij door de komst van de trambaan niet meer kunnen uitoefenen. Cliënt kan dan vanaf zijn perceel de openbare weg (J.C. van Hattumweg) niet meer bereiken. Met dit belang heeft u geen rekening gehouden	7. De gemeente is wettelijk gehouden de toegankelijkheid van de woning te garanderen. De grond voor de woning waarop deze toegankelijkheid kan worden gewaarborgd is gemeentelijk eigendom.	Nee
	Vrachtverkeer 8. Verder zal het door de komst van het opstelterrein veel drukker worden in de omgeving van cliënt, onder meer door auto- en vrachtverkeer	8. Er is inderdaad sprake van auto- en vrachtverkeer richting het opstelterrein. Het gaat om een beperkt aantal verkeersbewegingen. Hier is in de akoestische onderzoeken rekening mee gehouden.	Nee
	Hekken 9. Verder wordt zijn woonomgeving er niet fraaier op door het opstelterrein en de hekwerken.	9. Om de veiligheid en de leefomgeving te beschermen is gekozen voor een scherm. Het scherm zal zo goed mogelijk op de omgeving worden afgestemd.	Nee
	Uitkopen 10. Het liefst zou cliënt zien dat de plannen ingetrokken worden. Hij kan dan gewoon, plezierig blijven wonen aan de J.C. van Hattumweg 6. Als de plannen daadwerkelijk door zouden gaan, dan ziet cliënt voor zichzelf helaas maar 1 alternatief: dat u hem uitkoopt.	10. Er is een besluit genomen door de Stadsregio op 15 december 2015. Dit besluit zal niet worden aangepast. Er is op dit moment geen aanleiding te veronderstellen dat de Stadsregio bereid zou zijn tot uitkoop.	Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
3	<u>Reactie ontvangen per e-mail, [REDACTED] namens Westwijkplatform/comité tegengeluid 51, d.d. 2 februari 2016</u> Geluidstoename 1. De doortrekking van de tram naar het opstelsterrein brengt met zich dat de trams anders dan in de huidige situatie doorrijden naar het nieuwe opstelsterrein. De bewoners van de Marjoleinlaan, de Anne de Vrieslaan en het Lodewijk van Deysselhof verwachten hierdoor een toename van de geluidsoverlast. Geluidwerende maatregelen 2. In het ontwerp bestemmingsplan wordt aangegeven dat er aan de kant van de Marjoleinlaan geluidswerende maatregelen worden genomen, maar niet aan de zijde van de Anne de Vrieslaan en het Lodewijk van Deysselhof. We willen u vragen om ook aan de westzijde van de trambaan geluidswerende maatregelen te nemen. Weliswaar komt uit de geluidsberekeningen naar voren dat de geluidsbelasting op de gevels van de woningen aan de westzijde van de trambaan onder het niveau van de grenswaarde van 48 db blijft maar dat betekent niet dat het geluid in de tuinen van deze woningen onder een aanvaardbaar niveau ligt. We verzoeken u daarom dringend om naast de geluidswerende voorzieningen aan de oostzijde van de trambaan, deze ook aan de westzijde van de trambaan aan te leggen.	1. Voor dit gebied geldt een bestemming Verkeer – Openbaar vervoer. Aan deze bestemming wordt uitvoering gegeven om de trams naar het opstelsterrein te laten rijden. Aangezien er nu nog geen tram rijdt is het gevolgd dat er een geluidstoename zal zijn. Echter er wordt voldaan zal worden aan de wettelijke normen met betrekking tot geluid. Indien daarvoor geluidbeperkende maatregelen genomen moeten worden zullen deze worden getroffen. Zie ook beantwoording hieronder. 2. In overeenstemming met het geluidsonderzoek wordt een geluidsscherm nabij de J.C. van Hattumweg en Marjoleinlaan over een lengte van 220 meter met een minimale hoogte van 1,0 meter gerealiseerd. Dit om geen hogere waarde ontheffingen voor woningen aan Marjoleinlaan te moeten vaststellen. Aan de kant van de Anne de Vrieslaan en het Lodewijk van Deysselhof is het geluidsniveau zodanig dat er geen (wettelijke) noodzaak bestaat een geluidsscherm aan te brengen. Er kan helaas niet worden ingegaan op uw verzoek.	Nee Ja, planregel 4.3



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
	Samenhang geluidsberekening Scheg 3. Zoals in onze reactie op het voorontwerp aangegeven vinden wij het gewenst om de geluidsberekeningen, welke worden gemaakt voor de ontsluiting van de toekomstige woonwijk De Scheg, nadrukkelijk in samenhang uit te voeren met de geluidsberekeningen van de doortrekking van de trambaan naar het opstelsterrein in de Legmeerpolder. We hadden graag gezien dat nu bij de inspraak op het ontwerpbestemmingsplan Opstelsterrein al meer duidelijkheid hierover was geweest. Vervangend busvervoer 4. Daarnaast willen we onder uw aandacht brengen dat er in de wijk zorgen zijn over de ombouwfase van sneltram naar tram. Met name de inzet van het vervangende busvervoer tijdens de ombouwfase zal leiden tot aanzienlijk meer verkeersbewegingen in de wijk. Daarnaast voorzien we een probleem met het aantal bussen op het huidige eindpunt. Graag zouden we met u in gesprek komen om gezamenlijk naar een adequate oplossing hiervoor te komen. We zien deels een oplossing in het verhogen van de frequentie van buslijn 199, omdat deze voor een deel hetzelfde gebied bediend als de sneltram. Hierdoor zouden minder bussen als vervanger van de tram ingezet hoeven worden.	3. De ontwikkeling van de Scheg kent haar eigen procedure met alle juridische waarborgen. 4. Het vervangend vervoer systeem wordt thans nader uitgewerkt. Uw suggesties worden in deze uitwerking meegenomen. De tijdelijke situatie maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan.	Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
3	<u>Reactie ontvangen per e-mail, Waternet, d.d. 2 februari 2016</u> Primair ziet Waternet het project Ombouw Amstelveenlijn als positieve impuls voor het openbaar vervoer en mobiliteit voor Amstelveen, Amsterdam en de regio. Helaas zijn Waternet en de waterpartner gemeente Amstelveen erg laat betrokken bij het project. Hierdoor is door tijdsdruk naar gevoel van de waterpartijen, het proces onzorgvuldig verlopen en de waterthema's nog onvoldoende uitgewerkt en afgestemd. Daarom moet Waternet constateren dat ze: • Onvoldoende zicht heeft in het project, de risico's, de kans van optreden van risico's en de impact op haar assets en de omgeving; • Onvoldoende inzicht heeft of het project vanuit de waterthema's uitvoerbaar is; • Onvoldoende inzicht geeft in haar verantwoordelijkheden tijdens de planvorming en de uitvoering door een aannemerscombinatie. Waternet adviseert het projectbureau Amstelveenlijn de aanbesteding op te schorten totdat er inhoudelijke en procesafspraken zijn gemaakt met Waternet en gemeente Amstelveen over: • Hoe partijen een gedeeld inzicht krijgen in en overeenstemming over de waterrisico's, kans van optreden en impact; • Hoe zij een goede bijdrage kunnen leveren aan de aanbestedingsdocumenten; Hoe zij een goede bijdrage kunnen leveren gedurende het verdere ontwerp en de uitvoering door de aannemersconstructie.	Naar aanleiding van uw zienswijze is een overlegstructuur met u opgezet, om in de komende periode uw inzicht over en betrokkenheid bij de Amstelveenlijn op een zodanig niveau te brengen dat de waterissues voldoende geborgd zijn en AGV/Waternet haar rol als adviseur en bevoegd gezag op een positieve en actieve manier kan vervullen. We verwachten dat de instelling van de overlegstructuur tegemoet komt aan uw bezwaren.	Nee