

Nota van Beantwoording

Ontvangen inspraakreacties en de beantwoording van de inspraakreacties

*Voorontwerp bestemmingsplan
Ongelijkvloerse Kruisingen
Beneluxbaan Amstelveenlijn*

Amstelveen, december 2015



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.



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.

De reacties op het voorontwerp bestemmingsplan.

In de fase van het voorontwerp zijn meerdere reacties gegeven. Veel van de reacties hebben betrekking op eerder genomen besluiten door gemeentebesturen en regioraad. Het genomen besluit van maart 2013 door de Regioraad over de Voorkeursvariant voor de ombouw van de Amstelveenlijn is leidend voor dit bestemmingsplan van de Amstelveenlijn.

Er zijn ook veel reacties binnengekomen die betrekking hebben op de wijze van de uitvoering. Er is met name zorg over de tijdelijke situatie voor zowel het verkeer als voor het openbaar vervoer. De wijze waarop de tijdelijke situatie plaats gaat vinden wordt niet geregeld in een bestemmingsplan. Bij het nemen van het uitvoeringsbesluit door de regioraad is een onderdeel van het besluit de wijze waarop schematisch het tijdelijke openbaar vervoer en de verkeersdoorstroming zal plaatsvinden. De uitwerking van het tijdelijke openbaar vervoer wordt in 2016 opgepakt. Bekend is dat de verkeersdoorstroming afhangt van de wijze waarop de aannemer het werk zal gaan uitvoeren. Na gunning van het werk aan een aannemer zal vooral over dit onderwerp intensief overleg zijn met de gekozen aannemer.

Via de website <http://amstelveenlijn.nl/> kan de actuele voortgang voor wat betreft de inrichting van de ongelijkvloerse kruisingen (en het opstelterrein) worden bekeken. Ook de tijdelijke situaties worden hier beschreven.

De reacties op de voorontwerp bestemmingsplannen hebben slechts incidenteel geleid tot een aanpassing van de bestemmingsplan teksten en verbeeldingen. Wel zijn de reacties van groot belang geweest om te weten wat omwonenden en belanghebbenden belangrijk vinden in dit project.



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
1	<u>Reactie ontvangen Gasunie Transport Services B.V., 8 juni 2015</u> 1. In het plangebied ligt een 12 inch hoge druk aardgastransportleiding van ons bedrijf. Zoals ook uit paragraaf 7.6 van de toelichting blijkt dient voor het onderhavige plan de ligging van de aldaar aanwezige gastransportleiding te worden aangepast. Op de verbeelding is, geheel correct, de huidige ligging van onze leiding weergegeven. De Gasunie is momenteel in gesprek met de gemeente. Op dit moment ligt er slechts een studie om het tracé ter plaatse van de Zonnestein aan te passen. Wij verzoeken u om in deze fase nog de huidige ligging van de leiding op te nemen. 2. Wij verzoeken u binnen artikel 7.4.3 van de regels om werkzaamheden 'zijnde graafwerkzaamheden als bedoeld in de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten' als uitzondering toe te voegen.	1. Vooralsnog zal de huidige ligging van de gasleiding worden gehandhaafd. 2. Artikel 7.4.3 van de planregels is aangepast.	Nee Ja, artikel 7.4.3 van de regels



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
2	<u>Reactie ontvangen per brief (en e-mail), Cliëntenbelang Amsterdam, d.d. 9 juni 2015</u> Ontbreken tweede stijgpunt 1. Naar wij begrijpen wordt voor alle drie de kruisingen uitgegaan van een stijgpunt aan slechts één zijde. Dit lijkt ons absoluut onvoldoende. Zeker gelet op de lengte van de haltes. Het gaat om een halte voor gebruik door gekoppelde trams. Mensen die een bestemming hebben aan de zijde van de halte waar het stijgpunt niet is gesitueerd, zullen hierdoor lange loopafstanden nodig hebben om de halte te bereiken. Ook zullen zij de rotonde moeten overstekken. Wij pleiten daarom voor een tweede stijgpunt met, in ieder geval een ook voor ouderen goed toegankelijk, trap. Dit is ook van belang wanneer mensen bij calamiteiten snel de halte moeten verlaten. Dan is één stijgpunt volstrekt onvoldoende.	1. In een bestemmingsplan worden de specifieke inrichtingen van de kruisingen/haltes niet geregeld. Op dit moment is de exacte inrichting van de kruisingen ook niet bekend. Binnen de planregels is een tweede stijgpunt mogelijk. In het te nemen Uitvoeringsbesluit op 15 december 2015 is door de Regioraad het tweede stijgpunt opgenomen. Als het besluit positief is maakt het tweede stijgpunt deel uit van het plan.	Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
	Situering van de lift. 2. Voor veel mensen uit onze doelgroep is de lift de enige mogelijkheid om de halte te bereiken. Men moet er dan ook van op aan kunnen dat de lift altijd operationeel is. Ons is niet duidelijk hoe de lift in het ontwerp is uitgewerkt. Wij willen wijzen op het aspect sociale veiligheid en het maximaal tegengaan van vandalisme. Wij gaan er vanuit dat een lift wordt ingebouwd in een transparante, en van buitenaf zichtbare, liftkoker. Hierdoor kunnen gebruikers van de lift, indien nodig, contact hebben met mensen op het halteperron. Het is van belang dat de lift vanaf de straat met zo kort mogelijke en obstakelvrije looproutes, vanuit alle richtingen bereikbaar is. Met name gaat het hierbij ook over de ligging van geleidelijnen voor blinden en slechtzienden. Wij zouden graag in een vroegtijdig stadium met u over de uitwerking van deze looproutes overleg hebben.	2. In een bestemmingsplan worden de specifieke inrichtingen van de haltes niet geregeld. Bestaande liften worden omgebouwd naar een transparante lift. Voor de nieuwe liften geldt dat deze ook transparant worden. Deze ombouw vindt plaats om de sociale veiligheid te verhogen. De inrichting van de haltes en de omgeving moet voldoen aan richtlijnen uit de Wet Gelijke Behandeling Chronisch Zieken en Gehandicapten en de AMVB voor toegankelijk openbaar vervoer.	Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
	Geleidelijnen op de halte. 3. Op de huidige haltes van de Amstelveenlijn ontbreken de geleidelijnen. Besprekingen met de stadsregio en de gemeente om deze alsnog aan te brengen hebben helaas, vanwege het kostenaspect, tot op heden geen resultaat opgeleverd. Hiermee zijn deze haltes nu voor blinden en zeer slechtzienden absoluut onveilig. Dit moet met de haltes voor de nieuwe Amstelveenlijn rechtgezet worden. Wij gaan ervanuit dat aan beide zijdes van de halte in volledige lengteligging geleidelijnen worden aangelegd volgens de daarvoor geldende landelijke richtlijn. Graag worden wij vooraf gekend in het ontwerp hiervan, om te voorkomen dat iets wordt gerealiseerd dat in de praktijk voor onze doelgroep mogelijk net niet goed bruikbaar blijkt. Toekomstwaarde Amstelveenlijn. 4. Uiteraard weten wij dat voor de nieuwe Amstelveenlijn een knip wordt ingebouwd bij station Zuid/WTC. Dit laat onverlet dat wij blijven proberen uit te gaan van zoveel mogelijk rechtstreekse verbindingen. Een overstap betekent voor onze doelgroep altijd een belemmering.	3. In een bestemmingsplan worden de specifieke inrichtingen van de haltes niet geregeld. De inrichting van de haltes en de omgeving moet voldoen aan richtlijnen uit de Wet Gelijke Behandeling Chronisch Zieken en Gehandicapten en de AMVB voor toegankelijk openbaar vervoer. Op de perrons worden geleide lijnen aangebracht conform de daarvoor geldende landelijke richtlijnen. Daarnaast is er op dit punt betrokkenheid van de werkgroep Amstelveenlijn van de Reizigersadviesraad. 4. Zie bijlage 1 van de toelichting Bestemmingsplan Ongelijkvloerse Kruisingen Beneluxbaan Amstelveenlijn: Beschrijving Voorkeursvariant Amstelveenlijn.	Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
5.	Ons is gebleken dat de tunnelbakken voor de ongelijkvloerse kruisingen zijn ontworpen voor een gewone tram van 2,40 meter. Er wordt geen rekening gehouden met een eventueel toekomstig gebruik door breder materieel. Wij hebben begrepen dat hier niet naar gekeken is of dit wel mogelijk zou zijn. Wij vinden dit een gemiste kans. Hiermee wordt de mogelijkheid om in de toekomst alsnog een afweging voor breder materieel te maken, definitief ontnomen. Ons is bekend dat de Regioraad in 2013 nog een motie heeft aangenomen om bij de uitwerking van station Zuid/WTC een eventueel toekomstige verbindingsboog naar Amstelveen niet onmogelijk te maken. Het zou in het verlengde daarvan een absoluut gemiste kans zijn, wanneer Amstelveen nu met dit bestemmingsplan naar de toekomst toe de deur volledig op slot doet. Wij pleiten er dan ook voor om bij de verdere uitwerking uit te gaan van een reservering voor eventuele latere toepassing voor breder materieel en in het bestemmingsplan hiervoor de benodigde reservering (rond een meter extra profiel breedte) op te nemen. Wij vinden dat de politiek over eventuele meerkosten van een reservering, een expliciete afweging moet kunnen maken.	5. Zie bijlage 1 van de toelichting Bestemmingsplan Ongelijkvloerse Kruisingen Beneluxbaan Amstelveenlijn: Beschrijving Voorkeursvariant Amstelveenlijn.	Nee
6.	Het voorgelegde voorontwerp bestemmingsplan, alsmede de plankaart, geeft globaal informatie over het ontwerp. Wij gaan er vanuit dat de uitwerking van het plan zal voldoen aan de (richtlijnen uit de) Wet Gelijke Behandeling Chronisch zieken en Gehandicapten en aan de AMVB voor toegankelijk openbaar vervoer.	6. De uitwerking van de ontwerpen moet voldoen aan richtlijnen uit de Wet Gelijke Behandeling Chronisch Zieken en Gehandicapten en de AMVB voor toegankelijk openbaar vervoer.	Nee



3	<u>Reactie ontvangen per brief, d.d. 9 juni 2015</u>		
	Mogelijkheid doortrekken Noord/Zuid-lijn 1. In het document 'beschrijving voorkeursvariant Amstelveen' van 6 december 2012 staat op pagina 2 vermeld: 'Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen wordt in de toekomst echter niet onmogelijk gemaakt. Hiervoor is in de plannen van de Zuidas ruimte gereserveerd.' Het voorgaande zou in acht moeten zijn genomen bij het opstellen van het voorontwerp bestemmingsplan. Echter, tijdens een informatieavond op 19 maart 2015, is aangegeven dat het met het thans voorziene ontwerp van de Amstelveenlijn - in het bijzonder de ongelijkvloerse kruisingen- niet mogelijk is de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen door te trekken. De reden hiervoor is –zo begrepen wij- dat de hellingen bij de voorziene ongelijkvloerse kruisingen van de Amstelveenlijn te steil zijn, waardoor de metro's van de Noord/Zuidlijn hier niet kunnen rijden. Bovendien zouden de ongelijkvloerse kruisingen, met name ter plaatse van haltes, te smal zijn om in plaats van trams (breder) metromaterieel te faciliteren. Als de informatie die wij op 19 maart jl. hebben verkregen inderdaad juist is, verzoeken wij u met klem om het ontwerp voor de ongelijkvloerse kruisingen aan te passen, opdat het doortrekken van de Noord/Zuidlijn in de toekomst tot de mogelijkheden blijft behoren. Immers, er is nadrukkelijk gecommuniceerd –overigens niet alleen in de beschrijving van de voorkeursvariant- dat het doortrekken van de Noord/Zuidlijn tot de mogelijkheden zou blijven behoren. Het nu aanleggen van de Amstelveenlijn op een wijze die dit bij voorbaat verhindert, is in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.	1. Zie bijlage 1 van de toelichting Bestemmingsplan Ongelijkvloerse Kruisingen Beneluxbaan Amstelveenlijn: Beschrijving Voorkeursvariant Amstelveenlijn.	Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
	Uitvoering werkzaamheden 2. Uit het voorontwerp bestemmingsplan kunnen wij niet opmaken op welke wijze de werkzaamheden worden uitgevoerd (ook aandachtspunten voor de uitvoeringsfase ontbreken), noch is de verwachte planning opgenomen. Graag worden wij, na hierover in kennis te zijn gesteld, in de gelegenheid gesteld hierop nader te reageren, indien wij hiertoe aanleiding zien.	2. Het is de bedoeling om in 2016 de selectie te starten om te komen tot een aannemer voor het project. De wijze waarop het werk zal worden uitgevoerd is aan de aannemer voorbehouden. De huidige planning gaat uit van een start bouwwerkzaamheden in 2018. Voorbereidende werkzaamheden, zoals bijv. het verplaatsen van bestaande kabels en leidingen, vinden plaats in 2017.	Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
	3. Een van de punten die in het kader van de uitvoering van de werkzaamheden voor ons van groot belang is, is het gedurende de werkzaamheden gebruik te kunnen blijven maken van de metro 51 en/of tram 5. Deze kunnen gedurende de uitvoering van de werkzaamheden in gebruik blijven, in ieder geval tot en met de halte Uilenstede (bezien vanuit Amsterdam). Op die halte kunnen zowel de metro als de tram - na herstel van het overloopwissel tussen de Van Boshuizenstraat en de De Cuserstraat – keren. Gebruikmaking van bovengenoemde wissel zorgt ervoor dat de tram- en metrogebruikers, waaronder grote aantallen studenten van en naar VU-Uilenstede, tot en met halte Uilenstede (bezien vanuit Amsterdam) zo lang mogelijk – grotendeels- ongestoord gebruik kunnen maken van metro en tram. Dit heeft voor de reizigers veel voordelen boven het rijden per vervangende bus. Niet alleen omdat een tram- of metroverbinding betrouwbaarder is, maar ook omdat hierin meer reizigers tegelijk kunnen worden vervoerd dan per bus, het in- en uitstappen sneller gaat, het comfort hoger is en omdat er zo min mogelijk wijzigt ten opzichte van de oude (en nieuwe) situatie.	3. De wijze waarop de tijdelijke situatie plaats gaat vinden wordt niet geregeld in een bestemmingsplan. Bij het nemen van het Uitvoeringsbesluit door de Regioraad is een onderdeel van het besluit de principe keuze voor de wijze waarop het tijdelijke openbaar vervoer en de verkeersdoorstroming zal plaatsvinden. Het tijdelijke openbaar vervoer zal in 2016 nader worden uitgewerkt.	Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
	Overige vragen en opmerkingen		
4.	In paragraaf 2.2 van de toelichting wordt gesproken over de aanleg van een rotonde. Uit de toelichting, noch uit de verbeelding, kunnen wij opmaken of op deze rotonde zebrapaden worden aangelegd voor voetgangers. Gelet op de opmerking dat de tramhalte onder de rotonde veiliger is voor voetgangers, nemen wij aan dat zebrapaden worden aangelegd.	4. Een zebrapad wordt niet specifiek benoemd in een bestemmingsplan zoals geen enkele verkeersmaatregel wordt benoemd in bestemmingsplannen. Zebrapaden zijn toegestaan binnen verkeersbestemmingen en vallen onder de infrastructurele voorzieningen. Bij de uitwerking van de rotondes heeft verkeersveiligheid een zeer hoge prioriteit. Uit oogpunt van verkeersveiligheid worden zebrapaden toegepast.	Nee
5.	In paragraaf 2.2 van de toelichting wordt gesproken over parallelwegen op maaiveldniveau om de wijken te ontsluiten. Noch uit de toelichting, noch uit de verbeelding volgt waar en hoe deze precies worden aangelegd. Wij verzoeken u dit te verduidelijken.	5. Het bestemmingsplan geeft op de verbeelding, middels een verkeersbestemming, de zone aan waarbinnen de wegen moeten worden gerealiseerd. Alle wegen, dus ook de parallelwegen, dienen binnen deze bestemming te liggen.	Nee
6.	In aanvulling op het voorgaande verzoeken wij u bij de kruising van de parallelwegen met fietspaden de veiligheid voor fietsers in acht te nemen.	6. Tijdens de uitwerking van de rotondes is de verkeersveiligheid een zeer belangrijk aandachtspunt.	Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
	7. In paragraaf 6.3.2 van de toelichting wordt aangehaakt bij het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan voor de periode van 2007-2013. Wij verzoeken u aan te haken bij en te verwijzen naar de meest recente plannen en ontwikkelingen op dit vlak. Overigens sluit de conclusie dat de ombouw van de Amstelveenlijn is opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport niet aan bij hetgeen eerder in die paragraaf is opgenomen. Wij verzoeken u de tekst hierop aan te passen. 8. In paragraaf 6.3.3 van de toelichting wordt verwezen naar het RVVP dat loopt tot 2015. Wij verzoeken u aan te haken bij en te verwijzen naar de meest recente plannen ontwikkelingen op dit vlak. 9. In paragraaf 6.3.3 wordt gesproken over de tracéstudie met betrekking tot de toekomstige kwaliteit van het openbaar vervoer tussen Amstelveen en Uithoorn. Onduidelijk is of bij de voorgenomen wijzigingen aan de Amstelveenlijn rekening wordt gehouden met een mogelijk groter beroep op de capaciteit van de Amstelveenlijn als het gebruik vanuit Uithoorn toeneemt (zie in dit kader ook paragraaf 3.8.1) van het Uitvoeringsprogramma 2014 d.d. 10 december 2013). Wij verzoeken u dit te verduidelijken en voor zover nodig nader onderzoek te verrichten.	7. De provincie Noord-Holland heeft besloten geen nieuw Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (PVVP) op te stellen voor de komende jaren in verband met de komst van de nieuwe Omgevingswet. De Meerjarenplanning Infrastructuur en Transport is het uitvoeringsprogramma van het PVVP. Dit is in de toelichting verduidelijkt. 8. Dit is het meest recente beleidsstuk dat beschikbaar is. 9. Over het mogelijk doortrekken van de tram naar Uithoorn heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. De vernieuwde Amstelveenlijn is ontwikkeld om meer reizigers te kunnen vervoeren. De huidige spitscapaciteit is circa 4.660 reizigers per uur per richting; de toekomstige capaciteit circa 5.250 reizigers per uur per richting. Een verdere capaciteitsverhoging is mogelijk door de frequentie uit te breiden.	Ja, paragraaf 6.3.2 van de toelichting Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
	10. In paragraaf 6.4.1 van de toelichting wordt benoemd dat Amstelveen nieuwe kansen die zich voordoen wil grijpen, waarbij wordt genoemd 'een knooppunt van hoogwaardig openbaar vervoer bij het Stadshart, waardoor het Stadshart een impuls krijgt'. Hoe verhoudt zich dit tot het laten vervallen van de halte Amstelveen Centrum? 11. In paragraaf 6.4.3 van de toelichting wordt aangegeven dat de groene linten langs de Beneluxbaan 'een belangrijk onderdeel van de stedelijke groenstructuur' vormen. Graag vernemen wij hoe de aanleg van de parallelbanen zich verhoudt tot het behoud van de groene linten langs de Beneluxbaan en de aangewezen 'selectieve transformatiezone'. Ook verzoeken wij u om aan te geven of –en zo ja, hoe- de aanleg van de parallelbanen zich verhoudt met het geactualiseerde Groenstructuurplan 'Ruimte voor Groen', uit december 2008. 12. In paragraaf 7.2 van de toelichting (Water) wordt benoemd dat het nodig is dat de 'ruimtelijke gevolgen van de wateropgaven in ruimtelijke plannen worden uitgewerkt.' Uit het navolgende in de toelichting kunnen wij niet opmaken of dit is gebeurd en zo ja, op de juiste wijze. Wij verzoeken u dit alsnog uit te werken.	10 Het Voorkeursbesluit uit maart 2013 van de Regioraad over de ombouw van de Amstelveenlijn is leidend voor de uitwerking van de Amstelveenlijn. Een bestemmingsplan geeft de juridische kaders waarbinnen de uiteindelijke realisatie plaats moet vinden. De afweging voor het laten vervallen van haltes maakt geen deel uit van een bestemmingsplanprocedure. 11 De groenstructuur wordt in een later stadium uitgewerkt. De gemeente stelt als eis dat bij de uitwerking het groen, conform onze Groenstructuurplan, wordt gewaarborgd in de definitieve eindsituatie 12 Er zijn diverse onderzoeksrapporten opgesteld voor de eindsituatie, zie hiertoe de relevante bijlage van de toelichting.	Nee Nee Ja, zie bijlage 2 van de toelichting



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
	13. Het is onduidelijk of is onderzocht dat 'bij de realisatie van de ongelijkvloerse kruispunten het maaiveldniveau niet dusdanig (wordt) verlaagd dat het grondwatervniveau kunstmatig verlaagd moet worden', zoals in paragraaf 7.2 van de toelichting wordt gesteld. Wij verzoeken u dit toe te lichten. 14. In paragraaf 7.4 van de toelichting (Geluid) wordt ingegaan op het thema 'geluid'. Onduidelijk is of –en zo ja, welke- maatregelen worden getroffen tijdens de werkzaamheden om de geluidshinder voor omwonenden te beperken en of de aanwezigheid van de parallelbanen –die dicht bij de omliggende woningen lijken te worden aangelegd dan de thans aanwezige rijstroken op de Beneluxbaan- zorgt voor extra geluidshinder voor omwonenden. Wij verzoeken u dringend hiernaar alsnog onderzoek te laten verrichten en de resultaten tijdig met omwonenden te delen. Ook verzoeken wij u om de 'p.m. voor onderzoek' op korte termijn in te vullen. 15. In paragraaf 7.5 van de toelichting (Luchtkwaliteit) wordt opgemerkt: 'Het project heeft op zichzelf geen verkeersaantrekkende werking.' Dit lijkt in tegenspraak met stellingen eerder in de toelichting, inhoudende dat de aantrekkelijkheid van de stad wordt bevorderd. Graag vernemen wij hoe deze stellingen zich tot elkaar verhouden en of de stelling dat het project geen verkeersaantrekkende werking heeft, juist is. Indien deze stelling onjuist is, verzoeken wij u hiernaar nader onderzoek te doen.	13 Er zijn diverse onderzoeksrapporten opgesteld voor de eindsituatie, zie hiertoe de relevante bijlage van de toelichting. De uitvoering van de ongelijkvloerse kruisingen kan zonder kunstmatige grondwaterstandverlaging worden uitgevoerd. 14 Er zijn diverse onderzoeksrapporten opgesteld voor de eindsituatie, zie hiertoe de relevante bijlage van de toelichting. Voor de tijdelijke situatie is als eis gesteld dat de overlast zoveel als mogelijk dient te worden beperkt; hieronder valt ook geluid tijdens de bouw. Binnen de reikwijdte van dit bestemmingsplan zijn hiervoor geen onderzoeken vereist. 15 Er zijn diverse onderzoeksrapporten opgesteld voor de eindsituatie, zie hiertoe de relevante bijlage van de toelichting. Uit de berekeningen, met het statische model blijkt, dat de nieuwe Beneluxbaan aantrekkelijker wordt voor het gemotoriseerde verkeer uit de omliggende buurten. Het verkeer zal eerder de Beneluxbaan gaan gebruiken dan in de wijken blijven. Voor de noordelijke kruispunten blijkt dat vooral de Eleanor Rooseveltweg wordt ontlast. Voor de kruising Sportlaan is dit vooral de Groenelaan.	Ja, zie bijlage 2 van de toelichting Ja, zie bijlage 4 van de toelichting Ja, zie bijlage 7 van de toelichting



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
	16. In paragraaf 7.5 van de toelichting staat de tekst 'p.m. voor onderzoek'. Wij verzoeken u hieraan op korte termijn opvolging te geven. 17. In paragraaf 7.6 van de toelichting (Externe veiligheid) staat de tekst 'p.m. voor onderzoek'. Wij verzoeken u hieraan op korte termijn opvolging te geven waarbij tevens het tankstation aan de Beneluxbaan is meegenomen. 18. In paragraaf 7.7 van de toelichting (Flora en Fauna) wordt opgemerkt dat vanwege de afstanden tot de daar genoemde natuurgebieden, negatieve effecten voor die gebieden zijn uitgesloten. Wij verzoeken u dit nader te onderbouwen. Immers, een afstand van 6 kilometer tot een Natura 2000-gebied is beperkt en er kan niet zonder meer worden aangenomen dat negatieve effecten zijn uitgesloten. 19. In paragraaf 7.7 van de toelichting wordt verwezen naar een natuurtoets. Voor zover wij hebben kunnen nagaan, zijn de resultaten hiervan niet ter inzage gelegd, dan wel is zodanig verwezen naar de toets dat niet is na te gaan op welke natuurtoets wordt bedoeld. Wij verzoeken u de resultaten van deze toets alsnog ter inzage te leggen, om in de gelegenheid te worden gesteld de resultaten door te nemen en naast de toelichting te leggen.	16 Er zijn diverse onderzoeksrapporten opgesteld voor de eindsituatie, zie hiertoe de relevante bijlage van de toelichting. 17 De Amstelveenlijn zelf is geen risicobron, er worden geen gevaarlijke stoffen over de lijn vervoerd. Anderzijds is de Amstelveenlijn geen kwetsbaar object en is het daarmee ook niet relevant of ze binnen het invloedsgebied van een risicobron liggen. 18 Er zijn diverse onderzoeksrapporten opgesteld voor de eindsituatie, zie hiertoe de relevante bijlage van de toelichting. 19 Er zijn diverse onderzoeksrapporten opgesteld voor de eindsituatie, zie hiertoe de relevante bijlage van de toelichting.	Ja, zie bijlage 7 van de toelichting Ja, paragraaf 7.6 van de toelichting Ja, zie bijlage 9 van de toelichting Ja, zie bijlage 9 van de toelichting



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
	20. Wij verzoeken u bovenstaande inspraakreactie in acht te nemen bij het vaststellen van het (ontwerp-)bestemmingsplan Ongelijkvloerse Kruisingen Beneluxbaan Amstelveenlijn. Daarnaast verzoeken wij u ons op de hoogte te houden van het verdere verloop van de bestemmingsplanprocedure. Tot slot verzoeken wij om indien u deze inspraakreactie zou publiceren of wanneer u hiernaar verwijst, dit in anonieme vorm te doen, in die zin dat onze namen en ons adres niet zichtbaar worden voor derden.	20 Alle inspraakreacties worden in deze Nota van Beantwoording beantwoord. Indien de gemeente daar aanleiding toe ziet worden de inspraakreacties verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Alle inspraakreacties en eventuele zienswijzen worden geanonimiseerd als bijlage opgenomen in de toelichting (zoals wettelijk is voorgeschreven).	Nee
4	<u>Reactie ontvangen per brief (en e-mail) d.d. 12 juni 2015</u> Ontwerp kruising Sportlaan 1. Het vergroten van de veiligheid en de doorstroming op het kruispunt is de reden geweest, volgende de gelezen rapporten, om in het ontwerp voor de kruising Sportlaan dat nu voorligt. In zijn algemeenheid zien wij de noodzaak niet voor zo'n grootschalige en zeker dure aanpassing van het kruispunt. De doorstroming op dit kruispunt is vrij goed en het is overzichtelijk. Kunt u aangeven wat de kosten zijn voor de aanpassing van het kruispunt (rotonde etc.)? 2. Het huidige kruispunt zorgt er ook voor dat niet elders een grotere opstopping ontstaat, het doseert ook de doorstroming. Indien de rechtdoor banen in het ontwerp bij de Sportlaan goed kunnen doorstromen, zullen ze elders voor een grotere opstopping zorgen (bijv. bij een volgend stoplicht of kruising).	 1. De keuze om de kruisingen ongelijkvloers te maken is voorgekomen uit de wens om het tramsysteem veiliger en betrouwbaarder te maken. Belangrijk gegeven hierbij was de noodzaak om de tram niet te laten kruisen met het overige verkeer. Het verkeersaanbod bij de Sportlaan maakte het noodzakelijk om in beide richtingen hiervoor twee rijstroken te reserveren. Het leveren van een financiële onderbouwing is niet mogelijk vanwege het vertrouwelijke karakter; mede doordat de aannemer nog moet worden geselecteerd. 2. Er zijn diverse onderzoeksrapporten opgesteld voor de eindsituatie, zie hiertoe de relevante bijlage van de toelichting.	 Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
	3. Een verdiepte tramhalte met een 'trappenhuis', waar uit het zicht rondgehangen kan worden, verslechtert de algemene veiligheid (gevoel) en geeft ruimte tot overlast. Het verplaatsen van de halte naar de 'andere kant' van het kruispunt is daarin ook niet handig, de kant van de International School is donker en bebost. Het ontwerp dat nu voorligt, is een ingrijpende verandering van de omgeving. Het heeft invloed op het uitzicht, de groene omgeving zoals die nu is. De bebossing sluit ook nog de toegang tot woningen/woongebied af vanaf de Beneluxbaan! (veiligheid!). 4. Hoe wordt de situatie tijdens de bouwwerkzaamheden? Verdwijnen de sloten (hoe gaat dit met de regenwaterafvoer) en de mooie groenstrook met bomen die het geluid e.d. van de Beneluxbaan voor omwonenden tegenhouden? 5. In de huidige documenten en de maquette is onvoldoende zichtbaar hoe het geplande ontwerp er in de realiteit uit gaat zien. Graag zien wij een 3D of betere tekeningen/ontwerpen/foto's van de geplande eindsituatie, waarin duidelijk afstanden tot wegen, bomen, hoogte van parallelbanen etc. is aangegeven	3. De keuze om de kruisingen ongelijkvloers te maken is voorgekomen uit de wens om het tramsysteem veiliger en betrouwbaarder te maken. Belangrijk gegeven hierbij was de noodzaak om de tram niet te laten kruisen met het overige verkeer. Het verkeersaanbod bij de Sportlaan maakte het noodzakelijk om in beide richtingen hiervoor twee rijstroken te reserveren. De omgeving van het kruispunt wordt in overleg met de omwonenden nader uitgewerkt, waarbij de genoemde aspecten worden besproken. 4. De wijze waarop de tijdelijke situatie plaats gaat vinden wordt niet geregeld in een bestemmingsplan. Bij het nemen van het Uitvoeringsbesluit door de Regioraad is een onderdeel van het besluit de principe keuze voor de wijze waarop het tijdelijke openbaar vervoer en de verkeersdoorstroming zal plaatsvinden. De nadere uitwerking van het tijdelijke openbaar vervoer wordt in 2016 opgepakt. De uitwerking van de omgeving wordt in overleg met de omwonenden uitgewerkt. 5. De getoonde maquettes waren (alleen) bedoeld om, tijdens de informatieavonden, de bezoekers een idee te geven hoe het er ongeveer uit komt te zien.	Nee Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
	Tramhalte Sportlaan		
6.	De tramhalte Sportlaan wordt vanuit een groot gebied gebruikt. Van welk jaar zijn de cijfers waarvan is uitgegaan bij het bepalen van het aantal passagiers per halte? Het rapport voor de beschrijving van de voorkeursvariant stamt uit 2012-2013. Hiervoor zijn cijfers gebruikt van de jaren daarvoor (2009-2010) die modelmatig zijn doorgerekend. Zijn deze cijfers al getoetst/vergeleken aan de actuele situatie (2014)? Zo nee, wanneer gebeurt dit in het kader van de definitieve ontwerpen en besluitvorming?	6. Bij de uitwerking van de ontwerpen wordt niet getoetst op nieuw cijfermateriaal. Bij de ontwikkeling van de Amstelveenlijn is rekening gehouden met een mogelijke groei.	Nee
7.	Tijdens een inloopavond in maart is aan mij gevraagd hoeveel leerlingen van de International School met de tram komen. Het idee is schijnbaar dat de meeste leerlingen met de auto gebracht worden. Als bewoners van de flat Maarten Luther kunnen wij aangeven dat elke dag vele leerlingen en personeel van de International School met de tram komen. De International School heeft ongeveer 1200 leerlingen en 182 faculty staff (zie website ISA), die bijna dagelijks met de auto of tram komen. Is er al onderzocht welk deel met tram komt en welk deel met de auto?	7. Bij de ontwikkeling van de Amstelveenlijn is de aanwezigheid van de Internationale School in de model berekeningen meegenomen.	Nee
8.	In het ontwerp staat nu alleen een uitgang (met 1 lift) aan de andere kant van het huidige kruispunt. Dit is niet voldoende voor de hoeveelheid passagiers. Deze passagiers moeten dan meerdere malen oversteken op de rotonde of anders (schuin overstekend) op de Sportlaan. Daarnaast wordt de loopafstand hierdoor groter, wat ongewenst is. Ook is 1 lift ontoereikend.	8. In een bestemmingsplan worden de specifieke inrichtingen van de kruisingen/haltes niet geregeld. Op dit moment is de exacte inrichting van de kruisingen ook niet bekend. Binnen de planregels is een tweede stijgpunt mogelijk. In het te nemen Uitvoeringsbesluit op 15 december 2015 door de Regioraad is het tweede stijgpunt opgenomen. Als het besluit positief is maakt het tweede stijgpunt deel uit van het plan..	Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
	9. Wat is de passagierscapaciteit van de nieuwe trams? Is deze hoger dan de huidige? 10. Waarom kan er geen fiets meer worden meegenomen? Er zijn passagiers die tot Buitenveldert in de tram gaan en dan fietsend Amsterdam in gaan. Rotonde en parallelbanen 11. Volgens het ontwerp komt de rotonde ovaalvorming en 3 meter verhoogd te liggen. Is dit ontwerp al ergens in Nederland toegepast? 12. Is er een vergelijkbare verkeerssituatie in Amstelveen/in de buurt waar er vanaf 0 naar 3 meter hoogte wordt gegaan? 13. Vanaf waar (over hoeveel meter/welke afstand) gaat de Sportlaan (beide kanten) en de Beneluxbaan dan starten met de verhoging?	9. De vernieuwde Amstelveenlijn is ontwikkeld om meer reizigers te kunnen vervoeren. De huidige spitscapaciteit is circa 4.660 reizigers per uur per richting; de toekomstige capaciteit circa 5.250 reizigers per uur per richting. Een verdere capaciteitsverhoging is mogelijk door de frequentie uit te breiden 10 Dit is een besluit van de Regioraad. Onder andere uit oogpunt van veiligheid mogen in de vernieuwde Amstelveenlijn geen fietsen mee. Fietsen nemen teveel ruimte in en kunnen veilig in- en uitstappen belemmeren. De fietsverbindingen tussen Amsterdam en Amstelveen zijn goed. Tevens wordt als onderdeel van de vernieuwing van de Amstelveenlijn een drietal kruispunten met auto- en tramverkeer ongelijkvloers gemaakt. Dit vergemakkelijkt de verkeerssituatie en maakt deze ook veiliger. 11 Hoe de rotonde eruit komt te zien is momenteel nog niet (exact) bekend. Er zijn in Nederland vergelijkbare oplossingen terug te vinden, zoals in Leiden en Amersfoort. 12 Zowel de Ouderkerkerlaan als de Oranjesbaan kruisen de Beneluxbaan met een aanzienlijk hoogteverschil. De toepassing met een rotonde is in Amstelveen nog niet eerder toegepast. 13 Op ongeveer 90 meter vanaf de kruising Sportlaan/Beneluxbaan begint de helling.	Nee Nee Nee Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
	14. De verhoging van 3 meter voor fietsers en voetgangers die van/naar tramhalte of de wijken in/uitgaan lijkt ons ongewenst en zeker voor ouderen of mensen met kinderwagens/boodschappenwagens/rollator is dit geen goede situatie. Het is een belangrijke route naar het Groenhof waar dagelijks veel mensen van gebruik maken. 15. Hoe wordt de situatie op het kruispunt Sportlaan-Maarten Lutherweg? Dit is nu al een lastig punt, gezien het fietspad waardoor de auto's stilstaan om de fietsers/voetgangers voorrang te geven. Is de weg daar nog verhoogd, of komen fietser daar met hogere snelheid van de heuvel, en hoe is het zicht, vanaf de Maarten Lutherweg? Dit lijkt ons niet de verkeersveiligheid te vergroten. Zeker in de ochtend en middagspits van de International School. 16. Hoe gaat het voetpad worden? Nu is er de belangrijke doorgang vanaf het Maarten Luther parkeerterrein naar voetpad en fietspad Sportlaan. Verdwijnt deze doorgang? En hoe wordt de looproute dan vanaf het parkeerterrein en de flat? En hoe zit dat bij Netjes en Theems? 17. Door de verhoging van de rotonde wordt het zicht vanuit woningen verminderd. De flat de Theems en Netjes komen in een soort kuil te liggen en de woningen aan de parallelbanen hebben dan op slaapkamerniveau een weg erlangs. Ook bij Maarten Lutherflat komt de parallelweg dichterbij de flat te liggen en ook uitzicht verandert, met name voor de lagere etages. Zijn hier al tekeningen/ontwerpen van gemaakt? Hoe zit dit met lichtinval voor de woningen, maar ook door de lampen van de auto's en vrachtwagens? Ook het geluid komt verder naar boven, wat zeer onwenselijk is.	14 De voorgestelde hoogteoverbrugging is niet ongebruikelijk in dergelijke situaties. 15 De kruising met de Maarten Lutherweg blijft op maaiveldniveau. De inrichting van het kruispunt wordt nog nader uitgewerkt. 16 De wijze waarop de aansluiting tot stand gaat komen wordt nader uitgewerkt in overleg met belanghebbenden. 17 Er zijn diverse onderzoeksrapporten opgesteld voor de eindsituatie, zie hiertoe de relevante bijlage van de toelichting. De omgeving van het kruispunt wordt in overleg met de omwonenden nader uitgewerkt, waarbij de genoemde aspecten worden besproken.	Nee Nee Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
	18. Hoe gaat de oprit/afrit naar Ouderkerkerlaan eruit zien, voor doorstroom naar A9 als de parallelbaan daar nog loopt of moet invoegen? 19. Van welk jaar zijn de cijfers waarvan is uitgegaan bij het bepalen van het verkeersaanbod? Het rapport voor de beschrijving van de voorkeursvariant stamt uit 2012-2013. Hiervoor zijn cijfers gebruikt van de jaren daarvoor, die modelmatig zijn doorgerekend. Zijn deze cijfers al getoetst aan de actuele situatie? Zo nee, wanneer gebeurt dit in het kader van de definitieve ontwerpen en besluitvorming?	18 De nadere uitwerking van de Ouderkerkerlaan heeft nog niet plaats gevonden. De uitwerking zal passend zijn binnen het vigerende bestemmingsplan. 19 De cijfers in de voorkeursvariant betreffen de prognoses van het reizigersaanbod. Van de ongelijkvloerse kruispunten is een impressie gegeven om weer te geven hoe de tram en het verkeer gescheiden kunnen worden. De voorstellen van de kruispunten bij de uitwerking van de voorkeursvariant zijn gebaseerd op het verkeersmodel 1.42. Dit model dateert van voorjaar 2015.	Nee Ja, zie bijlage 10 van de toelichting



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
	20. De International School zorgt 2x per dag voor flinke verkeersoverlast. De auto's komen vanaf de Beneluxbaan of van der Hooplaan. Verkeer vanaf de Maarten Lutherweg kan moeilijk invoegen richting de Beneluxbaan doordat automobilisten voor International School de oversteek blokkeren. Een rotonde met parallelbanen gaat dit niet verbeteren, zeker niet indien fietsers en voetgangers voorrang op de rotonde krijgen. Na afzetten leerlingen moet namelijk de rotonde $\frac{3}{4}$ worden gereden om dan via de parallelbaan in te voegen op de drukke doorgaande Beneluxbaan. Gezien ook de hoeveelheid voetgangers en fietsers is de kans groot dat de parallelbaan en rotonde in de spits vast komen te staan indien de passagiers van tram en fietsers voorrang hebben bij het oversteken. Dit kruispunt is nog veel drukker dan het kruispunt met de vd Hooplaan en daar is de doorstroming 's morgens bij grote groepen fietsende scholieren al slecht. Op halte Sportlaan gaat hetchter om veel voergangers, niet alleen vanuit tram naar de International School, maar vanuit de hele wijk naar de tramhalte toe. Ook veel fietsers die vanuit Groenelaan over de Sportlaan naar hun bestemming gaan. Zijn er al tellingen geweest van de aantallen voetgangers en fietsers (gedurende het schoolseizoen) die het kruispunt oversteken? 21. Zijn tunnels en heuvels niet onhandig in verband met regen en sneeuw? 22. Welk groen en sloten gaan verdwijnen door de bouwwerkzaamheden? En wat komt er terug?	20 Er zijn diverse onderzoeksrapporten opgesteld voor de eindsituatie, zie hiertoe de relevante bijlage van de toelichting. Bij de ontwikkeling van de Amstelveenlijn is de aanwezigheid van de Internationale School in een verkeersmodelberekeningen meegenomen. Er is een berekening gemaakt om de bekijken of het verkeer acceptabel kan doorstromen. 21 De gemeente heeft een goed, preventief, strooi beleid. Er worden maatregelen getroffen om overtollig water (bij regen) af te voeren. 22 Dit is momenteel nog niet bekend.	Ja, zie bijlage 10 van de toelichting Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
	23. Bij het kruispunt met de Sportlaan staat in het ontwerp dat er 2x 2 banen zijn voor het doorgaande verkeer, voor beide andere kruispunten is de tunnel uitgevoerd met 1 rijstrook doorgaand. Is dit wel voldoende voor de Beneluxbaan als doorgaande weg? Bij afzetting nu naar 1 baan (bijv. door klein stukje afzetting) geeft dit in de spits al file (die niet door stoplichten wordt veroorzaakt). Tijdens bouwwerkzaamheden 24. • Hoe wordt de doorgang geregeld voor fietsers en voetgangers naar Groenhof en apotheek Wolga. Deze oversteek is noodzakelijk! • Waar komt dan de halte voor de vervangende bus, nu bij uitval 51 is dat Groenhof. • Hoe wordt het verkeer naar de Internationale School geleid? Is het een idee om het verkeer van en naar de International School helemaal om te leiden Dan is de International School bereikbaar via de van der Hooplaan en de Sportlaan. • Vrachtwagens rijden 's nachts nog steeds de route vanaf A9 via Beneluxbaan naar Aalsmeer. Hoe wordt dat straks, wat wordt hun route? En ook overdag?	23 Het verkeersaanbod ter plaatse van de Sportlaan is groter dan ten noorden van de A9. Om die reden is het mogelijk om voor de 2 noordelijke kruispunten 2 x 1 rijbaan te ontwerpen waardoor deze geheel verdiept kunnen worden aangelegd. 24 De wijze waarop de tijdelijke situatie plaats gaat vinden wordt niet geregeld in een bestemmingsplan. Bij het nemen van het Uitvoeringsbesluit door de Regioraad is een onderdeel van het besluit de principe keuze voor de wijze waarop het tijdelijke openbaar vervoer en de verkeersdoorstroming zal plaatsvinden. Het tijdelijke openbaar vervoer zal in 2016 nader worden uitgewerkt.	Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
	25. Natuurlijk is er overlast te verwachten van de bouwwerkzaamheden. Hoe worden de direct omwonenden voor deze overlast gecompenseerd? Overige punten 26. Na de verschillende rapporten gelezen te hebben zijn wij verbaasd over diverse zaken. Uitgangspunt bij vernieuwing zou toch een verbetering moeten zijn, en met namen een verbetering voor huidige en toekomstige passagiers (klanten). Immers het is toch nog steeds het streven om meer mensen met het OV te laten reizen. Dan is toch wel opmerkelijk dat: 1. Er geen directe snelle tram/metroverbinding naar grote delen van Amsterdam inclusief CS meer is (vanaf Amstelveen halte Ouderkerkerlaan) 2. Er soms dan meermalen moet worden overgestapt, waardoor reistijd toeneemt en veel ongemak geeft 3. Er geen directe aansluiting is met de NZ lijn. Dus extra reistijd. Wordt dit wel een overdekte overstap? Wat wordt nu de totale reistijd vanaf Sportlaan naar CS? 4. Er belangrijke haltes vervallen. De haltes zijn bij de keuze van lijn 51 juist zo geplaatst i.v.m. aantrekken extra OV passagiers en bedrijven. Zeker in de buurt van Marne, met een nieuw gezondheidscentrum zou de halte moeten blijven. Ook zit daar een groot (nu nog vrij leeg) kantoor.	25 Wanneer een bestuursorgaan één van zijn bevoegdheden uitoefent om daarmee het algemeen belang te kunnen behartigen, kan het zijn dat één of enkele burgers financieel worden getroffen. Deze burgers lijden schade door een besluit of een handeling van een bestuursorgaan en hiervoor willen zij compensatie. Dit kan, als men aan de daarvoor bedoelde eisen voldoet, in de vorm van nadeelcompensatie. Andere vormen van overlast worden in beginsel niet gecompenseerd. 26 Zie bijlage 1 van de toelichting Bestemmingsplan Ongelijkvloerse Kruisingen Beneluxbaan Amstelveenlijn: Beschrijving Voorkeursvariant Amstelveenlijn.	Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
	27. Het is onbegrijpelijk dat geen betere opties mogelijk zijn en dat de gemeente Amstelveen hiervoor kan kiezen. Eigenlijk wordt nu wederom voor een mindere oplossing gekozen, net als toen de 51 werd aangelegd (keuze voor mogelijke ondergrondse metro toen), waardoor nu weer een enorme financiële investering moet worden gedaan maar de verbinding voor de Amstelveners er niet beter op wordt. 28. Het is nu van groot belang dat, voordat besluitvorming over het definitieve plan gaat plaatsvinden: • Uitgegaan wordt van de laatste vervoerscijfers aangezien deze de keuzes beïnvloeden • Vooraf alle vragen en opmerkingen van de omwonenden zijn gehoord en meegenomen in de planvoering • Transparant is welke kosten er worden geschat/gebudgetteerd voor de verschillende onderdelen • De plannen veel verder zijn uitgewerkt, zowel voor de bouwperiode als voor de eindsituatie (de maquette is nog veel te onduidelijk).	27 Zie bijlage 1 van de toelichting Bestemmingsplan Ongelijkvloerse Kruisingen Beneluxbaan Amstelveenlijn: Beschrijving Voorkeursvariant Amstelveenlijn. 28 Alle online vragen en antwoorden die tot nu toe zijn gesteld in de voorbereiding zijn terug te vinden via de website http://amstelveenlijn.nl/. Ook het verdere traject en uitwerking van de Amstelveenlijn worden hier bijgehouden. Middels de bestemmingsplanprocedure zijn belanghebbenden in de gelegenheid gesteld een reactie te geven op het bestemmingsplan. Deze zullen ook allen worden voorzien van een antwoord en daar waar mogelijk meegenomen in het planproces. Ook is het mogelijk om tijdens de terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan een zienswijze in te dienen.	Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
5	<u>Reactie ontvangen per brief d.d. 8 juni 2015</u> 1. Bij de ontwerpen is geen of onvoldoende rekening gehouden met de motie van het lid Wiegman-Van Meppelen-Scheppink waarbij de ombouw tot metrolijn mogelijk moet blijven zonder dat de kosten omhoog gaan. 2. De sociale veiligheid: een gedeelte van de halte ligt onder het viaduct, waardoor de sociale veiligheid vermindert. Oplossing zoals op de Ouderkerkerlaan is veel beter.. 3. De toegankelijkheid wordt verminderd doordat er slechts één lift in het ontwerp is opgenomen. Bij een defecte lift kan een reiziger met een beperking de halte niet verlaten. Er moeten minimaal twee liften per halte aanwezig zijn. 4. De liften worden vaak misbruikt als bewegende toiletten. Oranjebaan is hier een voorbeeld. 5. Het aantal ongelukken is in Amstelveen zeer beperkt. Zie bijlage bij brief en genoemde aantallen per halte in brief. Gezien genoemde feiten acht betrokkene het ongelijkvloers maken van de kruisingen in Amsterdam meer noodzakelijk, omdat een verstoring in Amsterdam direct gevolgen heeft voor Amsterdam.	1. De stadsregio Amsterdam heeft bij de uitwerking van de verbinding van Amsterdam-Zuid naar Amstelveen expliciet gekozen voor een tramverbinding naar Amstelveen. Het feit dat daarbij een aantal kruisingen van het tramverkeer met langzaam verkeer en autoverkeer ongelijkvloers worden ingericht kan een eventuele toekomstige metroverbinding makkelijker maken. 2. Tijdens de uitwerking van de ongelijkvloerse kruisingen is ook het aspect veiligheid een aandachtspunt. 3. Op het hele metrosysteem in de regio Amsterdam is waar nodig één lift per halte toegepast. Exploitant GVB zorgt door monitoring voor snelle hersteltijden van een defecte lift. Daarnaast wordt door de toepassing van transparante liften het vandalisme beperkt en de storingsgraad verlaagd. 4. Er zullen transparante liften worden gerealiseerd om de sociale veiligheid te vergroten en dit soort praktijken te ontmoedigen. 5. Een streven van een ieder is het aantal verkeersongelukken te reduceren tot nul. Met de realisatie van ongelijkvloerse kruisingen neemt de verkeersveiligheid toe door het kruisende autoverkeer van elkaar te scheiden.	Nee Nee Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
6	<u>Reactie ontvangen per brief d.d. 16 juni 2015</u> 1. Het thans ter visie gelegde voorontwerp is niet in overeenstemming met de door de gemeenteraad in maart 2013 gekozen voorkeursvariant, welke onder meer uitging van drie volledig verdiepte kruisingen. Alleen al hierom is er sprake van een onzorgvuldig bestuurlijk voortraject. 2. Men beweert op de informatie bijeenkomsten dat er vier varianten zijn doorgerekend. Die berekeningen zijn niet openbaar. Men beweert dat de huidige variant op basis van prijs/kwaliteit de beste is. Belanghebbende kunnen dat niet beoordelen als zij geen inzage krijgen in de berekeningen. Wij verzoeken u ons alsnog de onderliggende berekeningen van de vier varianten te doen toekomen. .	1. De voorkeursvariant gaat uit van een drietal volledig verhoogde kruisingen. Dat dit is gewijzigd naar 2 geheel verdiepte kruispunten en een half verdiept kruispunt heeft te maken met vermindering van geluidsoverlast en een betere inpassing voor de stad. Zie hiertoe bijlage 1 van de toelichting Bestemmingsplan Ongelijkvloerse Kruisingen Beneluxbaan Amstelveenlijn: Beschrijving Voorkeursvariant Amstelveenlijn. 2. Zie bijlage 1 van de toelichting Bestemmingsplan Ongelijkvloerse Kruisingen Beneluxbaan Amstelveenlijn: Beschrijving Voorkeursvariant Amstelveenlijn. Het leveren van financiële onderbouwingen is niet mogelijk vanwege het vertrouwelijke karakter; mede doordat de aannemer nog moet worden geselecteerd.	Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
	3. Er moet openbaar worden aanbesteed. Belangrijk is dat er een openbare aanbesteding plaatsvindt waar met name door de inschrijvers gescoord kan worden door alsnog een oplossing te vinden om (binnen het budget) de kruising Beneluxbaan/Sportlaan volledig verdiept te kunnen aanleggen. Dit zou de hoogste prioriteit moeten hebben, echter ook daarvan wordt op de informatieavond reeds aangegeven dat dit naar alle waarschijnlijkheid niet het geval zal zijn. Er zijn (wederom voor het OV gezien) belangrijkere punten om te 'scoren' zoals het beter aan/ontsluiten van het tramtracé op 'Station Zuid' ter bevordering van het overstap gemak van de reizigers en extra stijgpunten voor passagiers bij de verdiepte haltes. Wij menen dat kosten t.b.v. openbaar vervoer door het openbaar vervoer betaald moeten worden en de algemene middelen moeten worden gebruikt voor de belangen van de burgers die toch al de dupe worden van dit plan.	3. Er is sprake van een Europese aanbestedingsprocedure. Gezien de vertrouwelijkheid van de gunningscriteria kunnen we hier helaas niet ingaan op de exacte inhoud van de criteria waarop inschrijvers kunnen 'scoren'. Wel kunnen we mededelen dat de gunningscriteria geen betrekking hebben op het 'vergroten' danwel aanpassen van de scope van de eindsituatie.	Nee
7	<u>Reactie ontvangen per e-mail d.d. 11 juni 2015</u> 1. Verwachting inzake de ontwikkeling van de verkeersintensiteit voor de komende 25 jaar op de Beneluxbaan ter hoogte van de kruising Beneluxbaan/Sportlaan. 2. Milieueffecten m.n. luchtkwaliteit/fijnstof/CO2-belasting.	1. Er zijn diverse onderzoeksrapporten opgesteld voor de eindsituatie, zie hiertoe de relevante bijlage van de toelichting. 2. Er zijn diverse onderzoeksrapporten opgesteld voor de eindsituatie, zie hiertoe de relevante bijlage van de toelichting. Uit onderzoek blijkt dat er geen grenswaarden zullen worden overschreden.	Ja, zie bijlage 10 van de toelichting Ja, zie bijlage 7 van de toelichting



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
	3. Effecten inzake de geluidbelasting van de nieuwe situatie versus de oude situatie. Hoe vast te stellen en wat zijn de prognoses? 4. Er wordt over een grote lengte 2 extra rijbanen gecreëerd op de Beneluxbaan ter hoogte van de Maarten Lutherweg als op- en afrit. Wat betekent dit voor de afstand (nieuw vs. bestaand) tussen de Beneluxbaan (incl. fietspaden) en het complex aan bovengenoemd adres? 5. Terwijl de Beneluxbaan bij de kruispunten Rembrandtweg en Zonnestein geheel verdiept komt te liggen, zal dit bij het kruispunt Sportlaan slechts half-verdiept worden uitgevoerd. Behalve mogelijke budgettaire redenen zien wij hier niet de logica van. Juist dit kruispunt, als enige met twee rijstroken in beide richtingen, zou het geluidbeperkende effect van geheel verdiepte ligging ten goede komen. 6. Door de half-verdiepte uitvoering moeten er taluds worden opgeworpen voor afslaand verkeer tot 3 meter boven het maaiveld. Wat betekent dit voor het uitzicht en geluidsbelasting van de bewoners van de lager gelegen verdiepingen incl. begane grond? 7. Welk plan is er voor de nieuwe groenvoorziening? Thans zijn er bladerrijke, oude bomen die relatief veel geluid reduceren en groenbeleving geven. Bij jonge aanplant zullen deze effecten veel minder zijn.	3. Er zijn diverse onderzoeksrapporten opgesteld voor de eindsituatie, zie hiertoe de relevante bijlage van de toelichting. 4. De parallelweg om de wijk te ontsluiten zal dichterbij het wooncomplex komen te liggen dan nu het geval is. De nieuwe afritten met de fietspaden zullen iets westelijker (1 á 2 meter) komen te liggen t.o.v. het bestaande fietspad. 5. Er zijn diverse onderzoeksrapporten opgesteld voor de eindsituatie, zie hiertoe de relevante bijlage van de toelichting. 6. Er zijn diverse onderzoeksrapporten opgesteld voor de eindsituatie, zie hiertoe de relevante bijlage van de toelichting. 7. De groenstructuur zal in een later stadium uitgewerkt gaan worden. De gemeente zal er op toezien dat het groen wordt gewaarborgd in de definitieve eindsituatie. Op het feitelijke geluidsniveau van een lawaaibron heeft groen (meestal) niet zo'n grote invloed. Losse beplanting zal meestal geen hoorbare geluidsreductie veroorzaken.	Ja, zie bijlage 4 van de toelichting Nee Ja, zie bijlage 4 van de toelichting Ja, zie bijlage 4 van de toelichting Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
	8. Wat is het plan voor het oppervlaktewater rondom het complex aan bovengenoemd adres (vijver, sloot)? 9. In hoeverre maken maatregelen ter waarborging van constructieveiligheid en geluidsisolatie van voornoemd complex deel uit van dit plan? 10. De VVE is enorm geschrokken van de ontwerpen voor de tijdelijke situatie. De Beneluxbaan komt gedurende de ombouw onacceptabel dicht op onze woningen te liggen. Wij maken ons grote zorgen over de geluids- en trilbelasting tijdens de ombouw. Op welk moment en hoe kan men hierover zorgen kenbaar maken?	8. Er zijn diverse onderzoeksrapporten opgesteld voor de eindsituatie, zie hiertoe de relevante bijlage van de toelichting. De locatie waar het oppervlaktewater komt wordt nader bekeken. 9. Er zijn diverse onderzoeksrapporten opgesteld voor de eindsituatie, zie hiertoe de relevante bijlage van de toelichting. 10. De tijdelijke situatie tijdens de bouwwerkzaamheden is geen onderdeel van het bestemmingsplan. Dat bouwwerkzaamheden overlast veroorzaken is helaas een feit.	Ja, zie bijlage 2 van de toelichting Ja, zie bijlage 4 van de toelichting Nee
8	<u>Reactie ontvangen via inloopavond d.d. 21 mei 2015</u> 1. Wij zijn de bewoners van een appartement op de begane grond van flat Amstelhove aan het kruispunt Zonnestein. Wij hebben bezwaar tegen dit plan omdat wij de bouw van het kruispunt een inbreuk vinden op ons welzijn. 2. Volgens het plan zal het groen voor ons huis verwijderd worden en ca. 2025 weer terug zijn. . 3. Tijdens de volledige bouwtijd zal het verkeer voor ons huis langsrijden. Dat vinden wij onacceptabel.	1. Tijdelijke situatie geen onderdeel van bestemmingsplan. Dat bouwwerkzaamheden overlast veroorzaakt is bekend. Ook tijdens de tijdelijke situatie/bouwperiode zal de omgeving onder andere via de website http://amstelveenlijn.nl/ op de hoogte worden gehouden. 2. Voor het realiseren van de plannen zullen er bomen verwijderd moeten worden. De groenstructuur zal in overleg met de omgeving in een later stadium uitgewerkt gaan worden. De gemeente zal er op toezien dat het groen wordt gewaarborgd, conform de groenstructuurplan, in de definitieve eindsituatie. 3. Hinder valt helaas niet te voorkomen. Wel wordt gezocht naar het zoveel mogelijk beperken ervan.	Nee Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
9	<u>Reactie ontvangen via inloopavond d.d. 21 mei 2015</u> 1. Vermeerdering van geluidsoverlast. 2. Weghalen van hoge bomen, welke beeldbepalend zijn. Bij eerdere verzoeken onze kant om een boom te verwijderen was het antwoord dat dit nooit zou gebeuren vanwege het beeldbepalende karakter.	1. Er zijn diverse onderzoeksrapporten opgesteld voor de eindsituatie, zie hiertoe de relevante bijlage van de toelichting. 2. Voor het realiseren van de plannen zullen er bomen verwijderd moeten worden. De groenstructuur zal in overleg met de omgeving in een later stadium uitgewerkt gaan worden. De gemeente zal er op toezien dat het groen wordt gewaarborgd, conform de groenstructuurplan, in de definitieve eindsituatie.	Ja, zie bijlage 4 van de toelichting Nee
10	<u>Reactie ontvangen via inloopavond d.d. 21 mei 2015</u> Graag aan de noordzijde minimaal een 2 ^e trap (toegang) i.v.m. de samenstelling van de wijken aan de noordzijde van de Sportlaan.	In een bestemmingsplan worden de specifieke inrichtingen van de kruisingen/haltes niet geregeld. Op dit moment is de exacte inrichting van de kruisingen ook niet bekend. Binnen de planregels is een tweede stijgpunt mogelijk. In het te nemen Uitvoeringsbesluit op 15 december 2015 is door de Regioraad het tweede stijgpunt opgenomen. Als het besluit positief is maakt het tweede stijgpunt deel uit van het plan.	Nee
11	<u>Reactie ontvangen via inloopavond, d.d. 21 mei 2015</u> Bij de nieuwe haltes onder de rotondes: waarom maar voor één halte, trap en lift? Simpel: aan elke kant van het perron een trap en lift. Veel gebruiksvriendelijker voor de passagiers. Aardig zijn! Dat scheelt dus veel lopen! Die extra kosten? Zijn niets vergeleken met het totaal bedrag.	In een bestemmingsplan worden de specifieke inrichtingen van de kruisingen/haltes niet geregeld. Op dit moment is de exacte inrichting van de kruisingen ook niet bekend. Binnen de planregels is een tweede stijgpunt mogelijk. In het te nemen Uitvoeringsbesluit op 15 december 2015 is door de Regioraad het tweede stijgpunt opgenomen. Als het besluit positief is maakt het tweede stijgpunt deel uit van het plan.	Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
12	<u>Reactie ontvangen via inloopavond, 21 mei 2015</u> Maquettes zijn naamloos. Voor een outsider onbegrijpelijk. Geen informatiemateriaal. Jammer van zo'n avond.	Doelstelling van de informatieavonden is om informatie zo helder mogelijk over te brengen. We zullen u opmerkingen meenemen bij de opzet van informatieavonden in de toekomst.	Nee
13	<u>Reactie ontvangen via inloopavond, 21 mei 2015</u> Wij zijn bewoners van het appartementencomplex Amstelhove. Wij maken bezwaar omdat tijdens de geplande 5 jaar bouwtijd wij onaanvaardbaar overlast verwachten. Niet alleen omdat de tijdelijke weg dicht langs ons gebouw zal gaan lopen. En wij verwachten veel overlast op de kruising Zonnestein. Kort gezegd: dit plan zal een inbreuk maken op ons leef- en wooncomfort.	Tijdelijke situatie is geen onderdeel van het bestemmingsplan. De tijdelijke situatie zal helaas hinder geven. Doelstelling is om de hinder voor de omgeving in de tijdelijke situatie zoveel mogelijk te beperken.	Nee
14	<u>Reactie ontvangen via inloopavond, 21 mei 2015</u> Twee voorstellen ter verhoging van de veiligheid: 1. Voorstel aanleg rotonde kruispunt Maarten Lutherweg/Sportlaan om te voorkomen dat autoverkeer te snel het talud afkomt vanaf het verhoogde verkeersplein boven tramhalte Sportlaan. 2. Voorstel tweede toegang halte Sportlaan, zodat voetgangers vanaf noordzijde slechts eenmaal moeten oversteken i.p.v. driemaal.	 1. Bij de nadere uitwerking van de kruisingen wordt dit kruispunt nader onderzocht. 2. In een bestemmingsplan worden de specifieke inrichtingen van de kruisingen/haltes niet geregeld. Op dit moment is de exacte inrichting van de kruisingen ook niet bekend. Binnen de planregels is een tweede stijgpunt mogelijk. In het te nemen Uitvoeringsbesluit op 15 december 2015 is door de Regioraad het tweede stijgpunt opgenomen. Als het besluit positief is maakt het tweede stijgpunt deel uit van het plan.	 Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
15	<u>Reactie ontvangen via inloopavond, 21 mei 2015</u> 1. In verband met mijn woonadres heb ik begrepen dat lijn 5 door blijft rijden dwars door Amsterdam naar Centraal Station. Daar ben ik wel blij mee. 2. Ik maak me bezorgd over de verbinding van de a.s. sneltram op het overige vervoer op station Amsterdam Zuid, want die houdt daar op. Gesteld, ik wil naar de opera (Stopera). Hoe ziet u dat voor u? Overstappen op de metro's op het Centraal Station? Tweemaal overstappen via? Dat lijkt mij voor ouderen (vaak slecht ter been), zoals ik niet zo'n goed plan.	1. De reguliere tramverbinding vanaf Amstelveen Binnenhof tot Amsterdam Centraal Station blijft in stand. 2. Het Voorkeurs besluit uit maart 2013 van de Regioraad over de ombouw van de Amstelveenlijn is leidend voor de uitwerking van de Amstelveenlijn. Een bestemmingsplan geeft de juridische kaders waarbinnen de uiteindelijke realisatie plaats moet vinden. Door dit besluit zal er, afhankelijk van de gewenste bestemming, overgestapt moeten worden.	Nee Nee
16	<u>Reactie ontvangen via inloopavond 21 mei 2015 en e-mail d.d. 15 juni 2015</u> 1. Ziet er allemaal prima uit! Uitmuntende oplossing om verdiept aan te leggen bij Rembrandtweg en Zonnestein en rotondes op maaiveld.	1. Bedankt voor uw reactie.	Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
	Zorgen 2. <u>Tijdens de aanleg.</u> Op dit moment wordt de Henegouwselaan gedurende de hele dag, maar met een zwaartepunt in de ochtend gebruikt om vanuit Amsterdam via Hoeksewaard en Henegouwselaan kantorenpark Kronenburg en Uilenstede te bereiken (sluipverkeer!). De verkeerslichten bij halte Kronenburg worden immers beïnvloed door de metro en tram. De lange wachttijden nodigen uit tot het zoeken van alternatieve, snellere routes. Via de woonwijk Randwick dus. De straten in het in de jaren 20 en 30 van de vorige eeuw aangelegde Randwijk zijn niet ingericht op dit grootschalig doorgaand verkeer. 3. Er wordt in grote getale geparkeerd door niet Randwijk bewoners of bezoekers van bewoners : Al deze vormen van oneigenlijke parkeerders komen ook de doorstroming van vervoer in de Henegouwelaan niet ten goede. En daar boven op zullen de door Amsterdam weggejaagde bezoekers op de kop van de Bosbaan naar verwachting ook hun opwachting gaan maken in Randwijk.	2. Het doorgaande verkeer zal tijdens de werkzaamheden op de Beneluxbaan kunnen blijven rijden. De wijze waarop de tijdelijke situatie plaats gaat vinden wordt niet geregeld in een bestemmingsplan. Bij het nemen van het Uitvoeringsbesluit door de Regioraad is een onderdeel van het besluit de principe keuze voor de wijze waarop het tijdelijke openbaar vervoer en de verkeersdoorstroming zal plaatsvinden. Het tijdelijke openbaar vervoer en de verdere verkeersafwikkeling worden in 2016 nader uitgewerkt. 3. Het parkeerprobleem door met name de forenzen is bij de gemeente bekend. De gemeente is bezig om samen met de omwonenden van de haltes te bekijken wat de beste oplossing is. Dit probleem staat verder los van de ongelijkvloerse kruisingen. De verkeersafwikkeling wordt in 2016 nader uitgewerkt.	Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
	4. De tijdens de presentatie getoonde maquettes nieuwe Amstelveenlijn starten aan de noordelijke kant net na de in-uitrit Hoeksewaard. De Hoeksewaard is echter wel wezenlijk onderdeel van het plan! Tijdens de aanleg van de nieuwe A-lijn wordt hier en in de Henegouwselaan gevreesd dat er nog meer verkeer afgewikkeld gaat worden via de Hoeksewaard, Henegouwselaan, Bos en Vaartlaan. Wij ervaren het nu al als veel. Nog meer kan niet en mag niet. Na oplevering verzonken Amstelveenlijn 5. Op dit moment verkeren alle plannen nog in de ontwerp fase. Op dit moment zijn er dus nog alle mogelijkheden om de toekomstige infrastructuur zò te ontwerpen dat de vandaag de dag bestaande ergernissen tot een verleden behoren. Een unieke periode dus. Ik heb er alle vertrouwen in dat er een zodanige rotonde ontworpen kan worden die hier recht aan doet. Met grote doorstroomcapaciteit en weinig oponthoud. Een vorm met zo min mogelijk verkeerslichten en/of ongelijkvloerse voetgangerspaden. Een uitdaging zal het ontwerpen m.i. zeker zijn.	4. De getoonde maquettes zijn in het kader van de bestemmingsplanprocedure gemaakt. Alleen het deel waarvoor het bestemmingsplan moet worden gewijzigd om de ongelijkvloerse kruisingen te kunnen realiseren wordt nu in procedure gebracht. 5. Ter plaatse van de rotondes zullen geen stoplichten meer aanwezig zijn. Ook het langzame verkeer zal via de rotondes worden afgewikkeld. Het doorgaande verkeer op de Beneluxbaan zal geen kruisend verkeer meer ondervinden.	Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
	6. Graag zou ik dan ook een lans willen breken om: 1. Geen één-richting verkeer in te stellen, in welke richting dan, ook in het noordelijke deel Henegouwselaan. 2. Het zodanig inrichten van het meest Noord-Westelijke deel van Uilenstede opdat er vanuit Bos en Vaartlaan > tunneltje > Uilenstede alleen nog richting Amsterdam gereden kan worden. De gevreesde U draai vanuit Hoeksewaard op kruispunt Beneluxlaan / Rembrandtweg (vanuit Amsterdam naar Amsterdam) is dan niet meer nodig. Sluipverkeer door de Henegouwselaan richting Uilenstede en Kronenburg wordt dan drastisch vermindert. 3. Met de grootst mogelijke spoed met voorstellen komen met betrekking gereguleerd parkeren (Henegouwselaan was in enquête voorstanders >50%). 4. Er zorg voor te dragen dat tijdens de <u>aanleg</u> en voldoende verkeer afwikkel capaciteit is en blijft voor forenzen om vanuit Amsterdam Kronenburg goed te kunnen blijven bereiken. En dus niet via Randwijck. 5. Er zorg voor te dragen dat de nieuw aan te leggen rotonde boven de Amstelveenlijn ter plaatse van de Beneluxbaan/Rembrandtweg/Uylenburgweg van meet af aan zodanig wordt ontworpen dat er voldoende doorstroomcapaciteit is om voor bezoekers Uilenstede/Koonenburg niet in de verleiding te komen toch de sluiproute door Randwijck te kiezen. Als we dit nu goed doen hebben onze kinderen er straks plezier van. Ik reken op het gezonde verstand van de medewerkers van de gemeente Amstelveen en haar adviseurs!	6. De wijze waarop de tijdelijke situatie plaats gaat vinden wordt niet geregeld in een bestemmingsplan. Bij het nemen van het Uitvoeringsbesluit door de Regioraad is een onderdeel van het besluit de principe keuze voor de wijze waarop het tijdelijke openbaar vervoer en de verkeersdoorstroming zal plaatsvinden. Het tijdelijke openbaar vervoer zal in 2016 nader worden uitgewerkt.	Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
17	<u>Reactie ontvangen via RoPubliceer van Waternet, mevr. M.A.T. Meeuwissen, d.d. 10 juni 2015</u> Waternet heeft in goede orde het voorontwerpbestemmingsplan Ongelijkvloerse Kruisingen Beneluxbaan Amstelveenlijn ontvangen. Waternet is door het Ingenieursbureau Amsterdam benaderd om te adviseren op de Watertoets die dit bureau door haar wateradviseurs laat voorbereiden. In eerste instantie zal Waternet via deze weg haar waterwensen en -eisen inbrengen en toetsen.	Er zijn diverse onderzoeksrapporten opgesteld voor de eindsituatie, zie hiertoe de relevante bijlage van de toelichting.	Ja, zie bijlage 2 van de toelichting