

Nota van Beantwoording (NvB)

Ontvangen zienswijzen en de beantwoording van de
zienswijzen op het

*Ontwerp bestemmingsplan
Ongelijkvloerse Kruisingen
Beneluxbaan Amstelveenlijn*

Amstelveen, april 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 Opstelsterrein kwam ca. 400 meter ten zuiden van de 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 ingestemd 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 verkeersregelinstallaties. (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. Geconstateerd is dat het verkeerssysteem het aanbod goed kan verwerken. Ook in de prognoses voor 2030.

In het onderzoek is rekening gehouden met de effecten van tweerichting fietspaden op de verkeersafwikkeling



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
1	<u>Zienswijze ontvangen d.d. 2 februari 2016 namens meerdere personen</u> Algemeen 1. In de "Beschrijving Voorkeurs variant Amstelveenlijn", Voorgenomen besluit d.d. 6 december 2012 staat onder het hoofdstuk 'Veiligheid' dat er voor de kruisingen Beneluxbaan met de Rembrandtweg, Zonnestein en Sportlaan een verhoging van de Beneluxbaan is opgenomen in combinatie met verlaging van kruisende wegen. Het is onduidelijk waarom hierop is teruggekomen. 2. Waarom dienen ook de vier banen van de Beneluxbaan gedeeltelijk verdiept te komen liggen? De tram wordt gezien als de 'onveilige verkeersdeelnemer'. 3. Het is vreemd dat al over de inrichting van een kruispunt/ovonde Sportlaan wordt gesproken terwijl hierover nog geen besluit is genomen. Tijdens de sessie op 9 december werd duidelijk dat de aanwezigen/omwonenden zich niet kunnen vinden in een rotonde die 3 meter verhoogd ligt. Het bestemmingsplan voor de kruising Sportlaan/Beneluxbaan is door de deels verdiept ligging een verslechtering. De ruimtelijk impact, gebruiksonvriendelijkheid en slechte toegankelijkheid, de verkeers- en algemene onveiligheden en milieuaspecten zorgen ervoor dat wij dit niet willen.	1. In de inleiding van deze NvB is aangegeven hoe gekomen is tot het besluit door de Stadsregio op 15 december 2015. De thans gekozen ontwerp oplossing heeft de instemming van de gemeenteraad gekregen. De ontwerp oplossing wordt gezien als betere inpassing in de omgeving dan de impressie uit de planstudiefase. In de gehele periode is er met de omgeving gecommuniceerd over de ontwikkeling van de plannen. Op het voorkeursbesluit wat genomen is in maart 2013 door de regioraad, is participatie geweest. 2. Bij de planvorming (planstudiefase) is ervan uitgegaan dat zowel tram als doorgaand autoverkeer ongelijkvloers wordt aangelegd. Zie ook de inleiding van deze NvB. Een dergelijke oplossing wordt verkeerskundig gezien als een duurzamere veiligere oplossing ten opzichte van de huidige bestaande situatie. 3. Zie beantwoording bij punt 1. Met dit bestemmingsplan wordt beoogd de gewenste ontwikkeling van de Amstelveenlijn een juridisch planologisch kader te geven. Het peil van de bovenkant van de rotonde is ca. het peil van de 1^{ste} verdieping van de omringende bebouwing. De woonlagen van de direct omliggende bebouwing beginnen pas op de 1^{ste} laag. Er is derhalve geen sprake van vermindering van lichtinval.	Nee Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
4.	Ruimtelijke inrichting en toegankelijkheid De ovonde en parallelbanen nemen veel meer ruimte in beslag dan het huidige kruispunt. Dit is onwenselijk in een woongebied. Daarnaast is het een grote verandering voor het uitzicht en landschap architectonisch. Op een getoonde foto staat het talud door een stukje van de liftschacht van de Theems en ook de over de boxenopgang van de Maarten Lutherweg heen getekend. Door de verhoging van 3 meter ten opzichte van het huidige maaiveld, komen de auto's dicht bij de woningen. De twee voetpaden die nu van de lage Theems flat naar de Sportlaan lopen zullen geblokkeerd worden door het talud en dus onbruikbaar worden. De doorgang naar het parkeerterrein van de Maarten Luther zal vervallen of anders middels een trap moeten. Ook zal het Centrum Implantologie Parodontologie Amstelveen, in lage Theemsflat, 'onzichtbaar' en ontoegankelijk worden en het uitzicht zal zowel aan de noord als aan de zuid kant beperken zijn door het 3 meter hoge plein en het talud. De bewoners van de lage Theems flat zullen ingebouwd worden om het hoogteverschil van 3 meter naar het plein te overbruggen. Ook het bedrijfspand van Netjes zal in een soort 'kuil' komen te liggen en de belangrijke doorgang naar de Alpen Rondweg wordt een trap naar 3 meter hoogte. Voor de fietsenstallingen waren tot nu toe nog geen oplossingen, onduidelijk waar deze geplaatst moeten worden. En er zal een toename van het aantal fietsen zijn, immers de haltes Marne en Gondel vervallen. Wij vinden bovenstaande situatie volledig ongewenst en willen niet dat de ovonde verhoogd wordt aangelegd. Technisch is het mogelijk (bevestigd door de projectleider) dit op maaiveld niveau te realiseren.	4. Zie beantwoording bij punt 1. De getoonde foto's geven niet de werkelijkheid weer. Specifieke detailuitwerking worden aan omwonenden voorgelegd in 2017.	Nee



Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
5. De verhoogde ovonde zorgt voor een verslechtering van de toegankelijkheid en is gebruiksonvriendelijk voor allen, zowel om naar de tram te komen als om de oversteek richting Groenhof en omgeving te maken. Vooral voor mensen die slecht ter been zijn. 6. Door de verhoging van de rotonde wordt het zicht vanuit meerdere woningen en een kantoorpand verminderd. In het bestemmingsplan worden deze punten nergens genoemd. Welke gevolgen heeft dit voor de lichtinval in woningen, ook door de lampen van motorvoertuigen? Ook het geluid komt verder naar boven waarvoor de gemeente inmiddels een procedure hogere grenswaarden Wet Geluidshinder doorloopt. Daarmee staat dus nu al vast dat omwonenden meer geluidsoverlast zullen ondervinden. Wij willen weten of er in dit kader ook berekeningen zijn gemaakt van de geluidsbelasting die veroorzaakt gaat worden door de stilstaande gasgevende auto's op het talud. Dit dan dus gesplitst van de berekeningen van de geluidsbelasting die door de tram veroorzaakt wordt. Graag ontvangen wij ook deze berekeningen en willen zien dat dit binnen de gemeente politiek besproken gaat worden. 7. Bij gladheid zullen op alle op/afgaande paden, trappen goed gestrooid moeten worden. In het bestemmingsplan staat dat de fietspaden tweerichting verkeer gaan worden, dit is bij gladheid onveiliger en helemaal indien daar voetgangers bijkomen (aangezien nu op voetpaden niet wordt gestrooid). Wat is/zal het beleid van de Gemeente worden m.b.t. gladheidbestrijding op de fiets- en voetpaden van de taluds?	5. Het uiteindelijke ontwerp van de ongelijkvloerse kruisingen, inclusief de aansluitingen met de Maarten Lutherweg en de Alpen Rondweg, die zich op maaiveldniveau bevinden, zullen moeten voldoen aan de vigerende normen- en richtlijnen. 6. De berekeningen zijn uitgevoerd conform het in Nederland verplichte Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012. Hierin wordt voornamelijk rekening gehouden met de geluidsuitstraling van rijdende auto's (en rijdende trams). Een stilstaande auto (met draaiende motor) maakt over het algemeen minder geluid dan een rijdende auto, aangezien vanaf een snelheid van circa 35 km/h het geluid van de autoband op het wegdek maatgevend is. Het geluidsrapport is als bijlage opgenomen in het bestemmingsplan. 7. Er is thans beleid m.b.t. gladheidbestrijding, deze beleidsregels worden altijd gevolgd.	Nee Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
	Veiligheid 8. Uitgangspunt voor het plan van de ongelijkvloerse kruising is dat uit oogpunt van verkeersveiligheid de tram zo weinig mogelijk het verkeer kruist. Daarnaast speelt volgens het projectteam doorstroming een kleinere rol. Het kruispunt Sportlaan/Beneluxbaan is een overzichtelijk en veilig kruispunt. Wat zijn de expliciete redenen om juist dit kruispunt ongelijkvloers aan te leggen? Wat is het exacte aantal ongevallen in de afgelopen 10 jaar dat er heeft plaatsgevonden op dit kruispunt en bij hoeveel daarvan is de tram de oorzaak/betrokken?	8. Uit cijfers blijkt dat er weinig ongelukken zijn gebeurd in de afgelopen jaren. De huidige kruising Beneluxbaan met de Sportlaan wordt niet als duurzaam veilig beschouwd als gevolg van het feit auto-, langzaam verkeer en tramverkeer elkaar kruisen.	Nee



Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
9. In het nu voorliggende plan hebben fietsers en voetgangers voorrang. Dit zal voor veel gevaarlijke situaties gaan leiden en zeker niet de verkeersveiligheid bevorderen. Ook zal dit de doorstroom op de rotonde en het vanaf de parallelbanen komend verkeer belemmerd, zeker in de spits. In het verkeersonderzoek staat dat fietsers op fietspaden en rotondes in twee richtingen fietsen. Dit is nog veel gevaarlijker en onoverzichtelijker. Geldt dit ook voor brommers? En hoe gaat de fietspaden dan verder op de Sportlaan? Hoe breed worden de fietspaden? Dit betekent verkeerstechnisch voor de auto's dus meer stilstaan en files en kans op kopstaart aanrijdingen. Ook de automobilisten die van de parallelbaan afkomen hebben een verminderd overzicht aangezien het talud van de rotonde (hekken ed) het zicht zal belemmeren wanneer zij oprijden. Dus het creëert alleen maar minder verkeersveilige situaties en van goede doorstroming op rotonde is dan geen enkele sprake.	9. <u>Voorrangsituatie/verkeerssituatie</u> De weggebruiker wordt middels bebording, bebakening en markering conform de vigerende landelijke normen en richtlijnen geattendeerd op de voorrangsituatie op de ovaalrotonde. De bromfiets-/fietspaden worden op de ovaalrotonde in twee richtingen bereden, ontworpen conform vigerende landelijke richtlijnen. <u>Fietspaden</u> Alle drie de ovaalrotondes (Kronenburg, Zonnestein en Sportlaan) zijn voorzien van in twee richtingen bereden fietspaden met een breedte van 3,50 meter conform vigerende normen en richtlijnen. <u>Doorstroming</u> De doorstroming van de ovaalrotondes met fietsers in voorrang zijn gesimuleerd en getoetst door een erkend verkeerskundig bureau. Er is aangetoond dat de doorstroming voldoende is. Zie ook algemene inleiding van deze NvB. De op- en afritten zijn qua verticaal alignement (het hoogteverloop in de lengterichting/rijrichting van de op- dan wel afrit) ontworpen op basis van de geldende normen en richtlijnen waar zichtcriteria zijn meegenomen in het ontwerp en de toetsing daarvan. Zichtcriteria zorgen voor een voldoende vloeiend verloop van de weg waardoor de weggebruiker altijd voldoende "zicht" heeft op maatgevende zichtpunten als een stilstaande auto/file, bromfietsers, fietsers, voetgangers, obstakels op de rijbaan of bebording, bebakening en markering en overige waar te nemen zaken.	Nee



Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
10. In de huidige situatie is er altijd ruimte op het kruispunt om politie, brandweer en ambulances snel door te laten. De Beneluxbaan wordt volgens het bestemmingsplan deels een zesbaanweg (inclusief parallelwegen) maar de parallelbanen die de op- en ritten van de Beneluxbaan worden, evenals de rotonde zelf, worden éénbaanswegen. Hoe denken de hulpdiensten in de woonwijken te komen indien zij op deze parallelbanen in de file komen? Wat zijn hun uitwijkmogelijkheden? En welke gevolgen heeft dit dan voor de aanrijtijden van de hulpdiensten? Graag vernemen wij hierover ook een antwoord van de politie Amstelland, brandweer en ambulance. 11. Volgens het bestemmingsplan wordt in 90-100 meter naar 3 meter hoogte gegaan, waarbij de Maarten Lutherweg nog op 0 meter zit. Fietzers en brommers komen dan met een hoge snelheid de rotonde heuvel af. De verhoogde weg zal de verkeersveiligheid verslechteren. Hoe gaat deze verslechtering worden voorkomen? Daarnaast is er nog een fietspad dat op de hoek van de Watercirkel langs de zuidkant van de lage Theems loopt. Wat wordt hier dan het hellingspercentage? En betekent dit dan ook dat de fietsers en brommers met veel hogere snelheid vanaf dit fietspad langs de zuidkant van de Theems de straat van de Watercirkel oprijden? 12. De verhoogde ovonde zorgt voor een verslechtering van de (c.q. het gevoel) algemene veiligheid voor zowel omwonenden als trampassagiers. Hoe denkt de gemeenten en de politie over deze zaken en is dit expliciet met hun besproken? En hoe goed kunnen de hulpdiensten bij overlast deze plekken bereiken?	10 Nood- en hulpdiensten zijn betrokken geweest bij het ontwerp van de vernieuwde Amstelveenlijn zodat ook in de nieuwe situatie een goede bereikbaarheid voor hen geborgd is. 11 Het uiteindelijke ontwerp van de ongelijkvloerse kruisingen inclusief de aansluitingen met de Maarten Lutherweg en de Alpen Rondweg, die zich op maaiveldniveau bevinden, zullen moeten voldoen aan de vigerende normen- en richtlijnen. Ook de fietsverbinding tussen de Watercirkel en de ovaalrotonde zal voldoen aan de vigerende normen- en richtlijnen. Zie ook beantwoording punt 5. 12 Zie beantwoording bij vraag 10.	Nee Nee Nee



Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
Verkeerssituatie. 13. Het huidige kruispunt is overzichtelijk en heeft een redelijke doorstroming en zorgt er voor dat niet elders een grotere opstopping ontstaat. Indien de rechtdoor banen in het voorliggende ontwerp kunnen doorstromen, zullen ze elders voor een opstopping zorgen. Wat wordt de snelheid van de rechtdoorbanen? En hoe wordt de situatie met in- en uitvoegend verkeer, met daartussen het fietspad? Hebben de fietsers hier voorrang? En ontstaat hier geen gevaarlijke verkeerssituatie? 14. In het ontwerp staat een ovonde met 1 baan en dus ook 1 baan op Sportlaan (beide kanten) ingepland. Dit is onvoldoende voor het verkeersaanbod. 15. In bijlage 10 van het bestemmingsplan wordt in hoofdstuk 5 de 'Eindsituatie van de verkeersgedeelte Sportlaan' besproken. Wij vinden dit hoofdstuk onvoldoende, het geeft totaal geen inzicht in afwegingen, varianten en transparante cijfers. Wij willen graag verduidelijking van met name hoofdstuk 5, met relevante verkeerscijfers en tellingen inclusief alle langzaam verkeer wat die doen met de wachtrijen voor de ovonde. 16. De International school zorgt 2x per dag voor flinke verkeersoverlast. De auto's komen vanaf afslag Beneluxbaan of vanaf vd Hooplaan. Verkeer vanuit Maarten Lutherweg kan moeilijk invoegen (mede door automobilisten International School) om richting Beneluxbaan te gaan. Een ovonde met parallelbanen gaat dit niet verbeteren, zeker niet indien fietsers van 2 richtingen en voetgangers voorrang op de rotonde krijgen. Wat zijn de verdere plannen voor de situatie op Sportlaan-Maarten Lutherweg splitsing? Dit is nu al een lastig punt, gezien het fietspad waardoor de auto's stilstaan om de fietsers/voetgangers voorrang te geven.	13 Zie beantwoording bij vraag 9 en de algemene inleiding van deze NvB. 14 Zie beantwoording bij vraag 9 en de algemene inleiding van deze NvB. 15 In de rapportage over de toekomstige verkeerssituatie is uitgegaan van de in de rapportage genoemde verkeersmodel en welk economisch scenario is gekozen. Dit is een gebruikelijke aanpak om te komen tot een goede prognose van de toekomstige verkeersafwikkeling. 16 De verkeersdruk als gevolg van de Internationale school is bekend. Deze verkeersdruk speelt zich af binnen de spits perioden en is relatief van korte duur. In overleg met de Internationale School wordt gewerkt aan een oplossing om de specifieke piek zodanig op te lossen dat nauwelijks weerslag is op de Sportlaan en daarmee op de Maarten Lutherweg.	Nee Nee Nee Nee



Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
Milieu 17. De in het plan aangegeven reconstructie van het kruispunt heeft tot gevolg dat er enorm veel groen zal verdwijnen. Kunt u exact aangeven hoeveel groen en welk groen er gaat verdwijnen? Hoeveel bomen zullen er, na voltooiing van de reconstructie, weer aangeplant worden ter compensatie van de gekapte bomen? En hoe snel zullen zij weer zorgen voor zowel beperken geluidshinder als een mooier uitzicht? Waar worden deze bomen/struiken precies neergezet?	17 Het groen langs de Beneluxbaan en de kruisende wegen Sportlaan, Straat van Messina/Zonnestein en de Rembrandtweg/Saskia van Uylenburgweg zal veranderen. In het kader van de te realiseren ongelijkvloerse kruisingen zullen er noodzakelijkerwijs bomen moeten verdwijnen. Zonder het kappen van bomen zijn de ongelijkvloerse kruisingen niet te realiseren. Hoeveel bomen er precies gaan verdwijnen valt op dit moment nog niet aan te geven aangezien dit mede afhankelijk is van de uiteindelijke fasering van de aannemer die het werk gaat realiseren. Uitgangspunt tijdens de realisatie is wel zoveel mogelijk groen te behouden. Het uitgangspunt bij de herinrichting is het zoveel mogelijk herstellen en terugbrengen van de bestaande groene kwaliteiten. Doelstelling is om de bomen en beplantingen zo terug te brengen dat het aantrekkelijke groene karakter gehandhaafd blijft en de nadelige aspecten van beperkte zoninval in woningen en donkere, sociaal onveilige, hoeken worden vermeden. Afgesproken is dat de herinrichting van het groen zal worden gerealiseerd door de gemeente. De definitieve groenstructuur wordt in een later stadium door de gemeente uitgewerkt. In de geluidberekeningen wordt geen rekening gehouden met een eventueel afschermend effect van het bladerdak van bomen. Enerzijds komt dit doordat over dit effect geen eenduidige uitspraak is te doen en anderzijds als er al een effect is dan is dit er alleen in de zomerperiode als de loofbomen een bladerdak hebben.	Nee



Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
17. Hoe komt de situatie er uit te zien voor de waterafvoer/waterstand? Blijven de sloten behouden, worden ze breder of verdwijnen ze gedeeltelijk? Wat gebeurt er exact met de vijver aan de Maarten Luther kant? 18. Omdat het totaal aantal langzaam verkeer relevant is voor de filevorming op de hellingen van de Sportlaan, is onze vraag of dit ook is doorberekend in de milieuprognoses? Wat is het effect van de reconstructie en al haar gevolgen voor het fijnstofgehalte? 19. Zijn er ook berekeningen van de toekomstige geluidsbelasting over de hele lengte van beide taluds op de Sportlaan beschikbaar? Dit in verband met de geluidsbelasting die veroorzaakt gaat worden door de frequent stilstaande en gasgevende auto's op het talud.	17 Als gevolg van de ombouw van de Amstelveenvliet zullen er aanpassingen plaatsvinden aan bestaande watergangen. Aan de zijde van de Maarten Lutherweg betekent dit dat de bestaande sloot versmald wordt en de vijver iets kleiner wordt. De bestaande waterafvoer aan de zijde van de Maarten Lutherweg dient echter wel in stand te blijven na de ombouw van de Amstelveenvliet. 18 In de prognoses van het aantal tramvoertuigen en het aantal auto's op de Beneluxbaan is rekening gehouden met de verwachte groei van de hoeveelheden passagiers. Uit de verkeersmodellen, die ten grondslag liggen aan de milieuberekeningen (geluid en lucht), is niet gebleken dat er door de extra aantallen passagiers problemen gaan ontstaan op de oversteekpunten voor het langzaam verkeer bij de toe- en afritten van de Beneluxbaan. In de milieuberekeningen (geluid en lucht) is niet specifiek rekening gehouden met filevorming op de toe- en afritten van de Beneluxbaan, aangezien in deze berekeningen gewerkt wordt met een gemiddelde over het gehele etmaal. Een stilstaande auto met draaiende motor heeft meer milieubelasting dan een auto die door kan rijden. Algemeen beschouwd is de doorstroming op een rotonde over een geheel etmaal beter dan een kruispunt met verkeersregelininstallaties want auto's hoeven niet onnodig te wachten. 19 Zie beantwoording bij punt 6.	Nee Nee Nee



Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
20. Aangezien een aantal haltes vervallen zullen meer passagiers met de auto of fiets naar de Sportlaan komen. Het is nu nog niet duidelijk waar de fietsenrekken komen. Daarnaast zullen meer auto's gaan parkeren bij Theems, Netjes en Maarten Luther. Is hier onderzoek naar gedaan? Kosten 21. Is de bijdrage van de gemeente van € 5,6 miljoen alleen bestemd voor de aanleg van de Amstelveenlijn of is dit bedrag inclusief alle bijkomende kosten voor de reconstructie van de Sportlaan en de Beneluxbaan? Wat zijn de kosten voor de reconstructie van de kruisingen, gesplitst per kruising? Wat zouden de kosten zijn of de vermindering van de kosten zijn indien alleen de tram (geheel) verdiept of verhoogd gaat? Hebben de politiek partijen/gemeente volledig inzicht in al deze kosten? Wat zijn de risico's financieel en uitvoeringstechnisch (bijv. uitloop, tegenvallers)? Hoe worden deze risico's transparant inzichtelijk gemaakt aan degenen die beslissen? In het bestemmingsplan wordt hier geen duidelijk beeld van gegeven. Alternatieven 22. Wij zijn van mening dat er een fase in het gehele project is overgeslagen, nl. het naast elkaar leggen van de verschillende varianten voor de reconstructie van de Beneluxbaan en deze dan in de Raad(scommissies) en met de direct omwonenden en andere belanghebbenden te bespreken. Nu wordt iedereen voor het blok gezet met het plan van deze verhoogde ovonde, terwijl er natuurlijk ook alternatieven zijn.	20 Uitgangspunt is dat de fietsrekken terug zullen komen. De definitieve inpassing en ontwerplossing wordt aan de omgeving voorgelegd in 2017. Vooralsnog is er geen aanleiding een parkeeronderzoek in te stellen. 21 Amstelveen draagt eenmalig ca € 5,7 miljoen bij aan het gehele project Amstelveenlijn. In de totale kosten voor de vernieuwing zijn alle bijkomende kosten opgenomen. Voor de ombouw van de Amstelveenlijn is een budget gecalculeerd waarvoor de ombouw kan plaatsvinden inclusief reservering voor te verwachten risico's. Dergelijk cijfermateriaal is zeer vertrouwelijk. In de komende periode wordt een aanbesteding gehouden om te komen tot de keuze voor een aannemer die het werk mag realiseren. De politieke partijen kunnen het cijfermateriaal vertrouwelijk inzien. 22 Zie beantwoording bij punt 1	Nee Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
2	<u>Reactie ontvangen per e-mail d.d. 1 februari 2016</u> Kappen bomen 1. In de winter is de drukte van de Beneluxbaan veel meer te horen dan in de zomer. Als de bomen het geluid niet meer tegenhouden dan hebben wij absoluut geen woonplezier meer. De Beneluxbaan wordt veel gebruikt door ambulances, politie en brandweer inclusief sirenes. Om eerlijk te zijn zitten we nu al rechtop in ons bed als er bijvoorbeeld een motor even lekker optrekt op het kruispunt. Wat ons ook zorgen baart is dat we geen privacy meer hebben als de bomen weg zijn, de hele dag tegen langsrijdende auto's aankijken en andersom aapjes kijken. Als de rijbaan daarbij ook nog omhoog gaat, maakt dat er niet beter op. Gezondheid 2. De bomen houden naar ons idee nog wat fijnstof van de drukke Beneluxbaan tegen. Jonge kinderen moeten gezond opgroeien zonder ademhalingsproblemen. Uiteraard willen we onze gezondheid ook in acht nemen. We hebben al het fijnstof van Schiphol. Amstelveen wordt een zeer onaantrekkelijke omgeving om te verblijven. Gemeente Amstelveen is toch moestuintjes e.d. aan het promoten. Die moestuintjes lijken ons niet handig als er een laag fijnstof op de groente zit, erg ongezond en je ziet het niet.	1. In de geluidberekeningen wordt geen rekening gehouden met een eventueel afschermend effect van het bladerdak van bomen. Enerzijds komt dit doordat over dit effect geen eenduidige uitspraak is te doen en anderzijds als er al een effect is dan is dit er alleen in de zomerperiode als de loofbomen een bladerdak hebben. Het uitgangspunt bij de herinrichting is het zoveel mogelijk herstellen en terugbrengen van de bestaande groene kwaliteiten. Doelstelling is om de bomen en beplantingen zo terug te brengen dat het aantrekkelijke groene karakter gehandhaafd blijft en de nadelige aspecten van beperkte zoninval in woningen en donkere, sociaal onveilige, hoeken worden vermeden. Afgesproken is dat de herinrichting van het groen gerealiseerd zal worden door de gemeente. De definitieve groenstructuur wordt in een later stadium door de gemeente uitgewerkt. 2. De concentratie aan fijnstof zal in 2020 maximaal $22 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedragen op 10 m afstand van de rand van de weg. Dit is nog ruim beneden de grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.	Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
	Daling huizenprijs 3. Wij verwachten een directe daling van de huizenprijzen, specifiek ons huis. Omdat we dan geen groene rand met bomen meer hebben, maar een drukke weg. Wegverhoging 4. Waarom gaat de weg als enige van drie kruispunten hier omhoog en is daar een akoestische onderzoek naar gedaan? Ons voorstel is om de weg gelijkvloers te houden, ook voor de fietsers. Kleine kinderen komen die heuvel niet op. En auto's stoten meer rotzooi uit als ze omhoog moeten rijden en dan maken ze ook nog meer geluid. Verre van ideaal die verhoging, ook voor het milieu!	3. Indien aangetoond kan worden dat de waarde van een onroerende zaak minder wordt door dit bestemmingsplan kan een beroep worden gedaan op afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening, nadat het bestemmingsplan is vastgesteld en onherroepelijk is geworden. Zie voor groen de beantwoording bij punt 1. 4. In het kader van het opstellen van het Bestemmingsplan Ongelijkvloerse Kruisingen is onderzoek verricht naar de geluidsbelasting op de woningen gelegen langs de te realiseren ongelijkvloerse kruisingen. Dit akoestisch onderzoek maakt onderdeel uit van het Bestemmingsplan Ongelijkvloerse Kruisingen Beneluxbaan Amstelveenlijn en heeft gelijktijdig met het ontwerp ter inzage gelegen (zie bijlage 4 van de toelichting).	Nee Nee
3	<u>Reactie ontvangen per e-mail d.d. 26 januari 2016</u> Ongelijkvloerse kruisingen 1. Het autoverkeer moet goed uitkijken voor het fietsverkeer en voetgangers, verkeerslichten werken thans prima. Voor de reizigers, helemaal met kinderwagen, koffers, rollator e.d., levert het nemen van de trappen en/of de lift veel tijdverlies op in plaats van winst ondanks de hellingbaan. Termen zoals "hoogwaardigheid", "hoogwaardige beleving" en "beeldkwaliteit" en (mogelijke) "impuls voor het Stadshart" trekken mij niet over de streep.	1. In de algemene inleiding van deze NvB is aangegeven hoe gekomen is tot het besluit door de Stadsregio op 15 december 2015. De thans gekozen ontwerpoplossing heeft de instemming van de gemeenteraad gekregen. De ontwerpoplossing wordt gezien als betere inpassing in de omgeving. In de gehele periode is er met de omgeving gecommuniceerd over de ontwikkeling van de plannen. Op het voorkeursbesluit wat genomen is in maart 2013 door de regioraad, is participatie geweest.	Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
	Voorstellen 2. Eén van de ongelijkvloerse kruisingen, Rembrandtweg of Zonnestein schrappen, deze zitten te kort op elkaar; 3. Op de fietspaden eenrichtingsverkeer in plaats van twee richtingen instellen, veel veiliger op rotondes. 4. De ongelijkvloers kruisingen schrappen uit het bestemmingsplan, een opluchting voor het overgrote deel van de gebruikers. Jammer dat geen referendum heeft plaatsgevonden	 Zie beantwoording bij punt 1. 3. De weggebruiker wordt middels bebording, bebakening en markering conform de vigerende landelijke normen en richtlijnen geattendeerd op de voorrangssituatie op de ovaalrotonde. De bromfiets-/fietspaden worden op de ovaalrotonde in twee richtingen bereden, ontworpen conform vigerende landelijke richtlijnen. 4. Zie beantwoording bij punt 1.	 Nee Nee Nee
4	<u>Reactie ontvangen per e-mail d.d.27 januari 2016</u> De Beneluxbaan gaat van 2 naar 1 rijstrook, per rijrichting. Nog meer (spits)file, waardoor minder doorstroming en meer lucht vervuiling. Hoop op totaal 2 stroken per rijrichting.	 Het rapport Luchtkwaliteit behorende bij het Bestemmingsplan Ongelijkvloerse Kruisingen Beneluxbaan Amstelveenlijn (zie bijlage 7 van de toelichting) geeft weer dat de planontwikkeling geen overschrijdingen van de grenswaarden veroorzaakt. Het rapport 'Reconstructie Beneluxbaan' behorende bij het Bestemmingsplan Ongelijkvloerse Kruisingen Beneluxbaan Amstelveenlijn (zie bijlage 10 van de toelichting) geeft weer dat de doorstroming voor het verkeer voldoende is.	 Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
5	<u>Reactie ontvangen per brief en fax, Streefkerk advocaten d.d.3 februari 2016</u> Algemeen 1. De Beneluxlaan wordt in de plannen ter hoogte van de kruising met de Sportlaan (slechts) halfverdiept aangelegd. Dat wordt door iedereen als zeer onwenselijk ervaren. De Sportlaan wordt 3 meter opgehoogd, hetgeen leidt tot een aanzienlijke beperking van uitzicht van omwonenden en van de personen die werken in het pand van cliënte. Zulks zal ook leiden tot aanzienlijke waardevermindering van het pand van cliënte. Het kruispunt Sportlaan/Beneluxbaan wordt groter en komt op slechts enkele meters (het talud op ca. 1,5 meter) afstand van de gevel van het pand Eiger 1. Dat leidt tot geluidshinder, belemmering van het uitzicht, hinder als gevolg van (toename van) luchtverontreiniging en aantasting van de kwaliteit van het pand als kantoorpand. Voorts leidt de reconstructie van het kruispunt tot een significante toename van geluidshinder voor de woningen aan de Matterhorn 1 t/m 39G.	1. In de algemene inleiding van deze NvB is aangegeven hoe gekomen is tot het besluit door de Stadsregio op 15 december 2015. De thans gekozen ontwerp oplossing heeft de instemming van de gemeenteraad gekregen. De ontwerp oplossing wordt gezien als betere inpassing in de omgeving. In de gehele periode is er met de omgeving gecommuniceerd over de ontwikkeling van de plannen. Op het voorkeursbesluit wat genomen is in maart 2013 door de regioraad, is participatie geweest. Uit de (milieu)onderzoeken die zijn gedaan blijkt dat het plan uitvoerbaar is (zie bijlagen toelichting). Indien aangetoond kan worden dat de waarde van een onroerende zaak minder wordt door dit bestemmingsplan kan een beroep worden gedaan op afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening, nadat het bestemmingsplan is vastgesteld en onherroepelijk is geworden.	nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
	2. De halfverdiepte aanleg is puur budgettair. De voorkeursvariant was een verhoging van de Beneluxbaan (en dus niet van de Sportlaan). Waarom de halfverdiepte – ligging van de Sportlaan nu ineens een betere oplossing zou zijn dan de voorkeursvariant, wordt op geen enkele manier onderbouwd, anders dan de ongemotiveerde stelling dat er sprake zou zijn van een vermindering van geluidsoverlast en een betere inpasbaarheid voor de stad. Tijdens de inloopavond werd verondersteld dat de verhoogde aanleg qua geluid nadeliger zou zijn. Wat er wordt bedoeld met "een betere inpasbaarheid voor de stad" blijft volkomen onduidelijk. Cliënte meent dat er hoe dan ook volstrekt onvoldoende planologisch/ruimtelijke onderbouwing is gegeven voor de afwijking van de voorkeursvariant. In dat verband moet worden vastgesteld dat er jaren naar een voorkeursvariant is toegewerkt, en dat thans ineens in de laatste fase de gehele voorkeursvariant terzijde wordt geschoven. Cliënt acht het voortraject daarmee volstrekt onzorgvuldig uitgevoerd.	2. Zie beantwoording bij punt 1. De ontwerp oplossing wordt gezien als betere inpassing in de omgeving dan de impressie uit de planstudiefase.	Nee



Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
3. Cliënt meent dat er in casu een m.e.r. had moeten worden uitgevoerd, althans dat er tenminste een (nieuwe) m.e.r.-beoordeling had moeten worden uitgevoerd, en dat dat ten onrechte niet is gebeurd. In ieder geval is er ten onrechte niet eens onderzocht of er een m.e.r.- (beoordelings)plicht bestaat. Een in april 2012 uitgevoerd onderzoek naar de m.e.r.-plicht volstaat alleen al niet omdat dat is geweest op basis van de Voorkeursvariant, die nu juist niet als uitgangspunt van dit bestemmingsplan is genomen. Er heeft zelfs geen vormvrije m.e.r.-beoordeling plaatsgevonden van het onderhavige plan. 4. De hele herinrichting geschiedt uitsluitend in het belang van het openbaar vervoer. Er is niet objectief vastgesteld dat de huidige situatie, met name ter plaatse van de kruising Beneluxbaan/Sportlaan, onveilig is. Alles draait om tijdswinst voor het openbaar vervoer. Vanwege de gewijzigde plannen is de aansluiting op WTC vervallen; de reiziger zal nu vele minuten moeten lopen om bij de treinperrons te komen, dus het belang bij het direct aansluiten van de tram op de trein is weggevallen. Dat betekent dat er een heel andere afweging moet worden gemaakt tussen de aantasting van de woon- en werkomgeving en de belangen van het openbaar vervoer. Daar komt bij dat cliënte inmiddels heeft begrepen dat de nieuwe trams helemaal geen voordelen zullen bieden, onder meer niet omdat vanwege minder deuren e.d. er juist langere stoptijden gehanteerd zullen moeten worden.	3. Voor het project kan worden volstaan met een vormvrije m.e.r.-beoordeling op basis van Bijlage C en D Besluit m.e.r. De wijziging in het ontwerp van de ongelijkvloerse kruising Beneluxbaan/Sportlaan maakt deze redenering niet anders. In de vormvrije m.e.r.-beoordeling is op basis van diverse onderzoeksrapporten geconcludeerd dat het project geen nadelige gevolgen heeft voor het milieu en dat er geen sprake is van een MER-plichtig of MER-beoordelingsplichtig project. De onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan met een wijziging van het ontwerp van de ongelijkvloerse kruising Beneluxbaan/Sportlaan kunnen als een addendum op de uitgevoerde m.e.r.-beoordeling worden beschouwd. Deze onderzoeken geven geen aanleiding om de conclusie, dat het project geen nadelige gevolgen heeft voor het milieu, aan te passen. 4. Zie beantwoording bij punt 1.	Nee Nee



Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
5. Het totale budget is € 300 mln. Dat is te laag. Volledig verdiepte aanleg zou, volgens mededelingen van uw gemeente, € 30 mln. meer kosten. De andere ongelijkvloerse kruisingen worden wel volledig verdiept aangelegd. Maar daar heeft men bezuinigd door van 2 x 2 naar 2 x 1 rijstrook terug te gaan. De wegversmalling leidt tot opstopping tussen de kruising Sportlaan en de kruising Zonnestein. Maak de Beneluxbaan dan maar geheel 2 x 1 rijstrook dan kan de Beneluxbaan ook bij de Sportlaan volledig verdiept worden aangelegd. Het maakt niet uit waar het vastloopt. Was het overigens ook niet zo dat het verkeer in Amstelveen 2 x1 moet worden omdat het anders in Amsterdam opstroopt? 6. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de verkeershinder en -drukke op de Sportlaan (bij de internationale school) alleen maar erger wordt. Voorts moet de Internationale School of Amsterdam worden uitgebreid, hetgeen niet past binnen dit bestemmingsplan en waarmee de gehele voorgenomen wijziging van het kruispunt Beneluxbaan/Sportlaan absoluut onverenigbaar is. Er is bovendien niet eens onderzocht of de beoogde oplossing wel passend is. Daarmee is de toekomstbestendigheid, robuustheid en duurzaamheid van dit bestemmingsplan zonder meer onvoldoende onderzocht. Bovendien zal dit ontwerpbestemmingsplan ook onaanvaardbare gevolgen hebben voor de aan de Sportlaan gevestigde sportaccommodaties. 7. Het is merkwaardig dat juist bij de kruising met de meeste woningbouw wordt gekozen voor halfverdiepte aanleg. Dat kan beter bij de kruisingen waar alleen maar kantoren zijn gelegen, welke tevens op een veel grotere afstand van de kruising zijn gelegen.	5. Voor de ombouw van de Amstelveenlijn is een budget gecalculeerd waarvoor de ombouw kan plaatsvinden inclusief reservering voor te verwachten risico's. Dergelijk cijfermateriaal is zeer vertrouwelijk. In de komende periode wordt een aanbesteding gehouden om te komen tot de keuze voor een aannemer die het werk mag realiseren. Het rapport 'Reconstructie Beneluxbaan' behorende bij het Bestemmingsplan Ongelijkvloerse Kruisingen Beneluxbaan Amstelveenlijn (zie bijlage 10 van de toelichting) geeft weer dat de doorstroming voor het verkeer voldoende is. Zie ook algemene inleiding bij deze NvB. 6. In de rapportage over de toekomstige verkeerssituatie is onderzocht of het verkeerssysteem het aanbod goed kan verwerken. Zie ook de algemene inleiding van deze NvB. Er is geen besluit om te komen tot uitbreiding van de Internationale School. Er wordt een verkennend onderzoek gedaan. Mogelijke publiekrechtelijke procedures met daarbij behorende participatieprocessen worden uiteraard op de wettelijk vastgestelde wijze gevoerd. 7. Zie beantwoording bij punt 1. Zie de algemene inleiding bij deze NvB voor een nadere toelichting.	Nee Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
	8. Uitvoering in 2016-2019 is heel onverstandig in verband met grote infrastructurele projecten op A9 en Zuidas. Wacht op zijn minst met het versmallen van de Beneluxbaan totdat die andere projecten klaar zijn. De Beneluxbaan versmallen terwijl er een forse toename van de verkeersdruk op de Beneluxbaan aankomt, is geen goede ruimtelijke ordening. 9. Er is veel te weinig aandacht besteed aan de "tijdelijke situatie" tijdens de werkzaamheden, waarin het kruispunt voor het pand van cliënte aan de Eiger 1 en 3 zeer langdurig zal zijn afgesloten (3 jaar) en het pand/de panden van cliënte niet of althans zeer slecht bereikbaar zal zijn. Voorts zal het openbaar vervoer niet of aanzienlijk verminderd rijden en zal er sprake zijn van grote (bouw)overlast. Deze belangen zijn absoluut onvoldoende meegewogen. Cliënte doelt daarbij onder meer op winkeliers (huurders van cliënte) aan de Van der Hooplaan. Die winkeliers hebben net zeven jaar crisis (ter nauwer nood) overleefd en de impact van de "tijdelijke" situatie op het aantal bezoekers en dus op de omzetten van de winkels zal zeer groot zijn. Dat geldt ook voor de winkeliers in het winkelcentrum Groenhof. 10. Zeer pijnlijk was het om tijdens de inloopavond op 12 januari 2016 te moeten constateren dat een gemeenteraadslid aangaf dat de besluitvorming al een gepasseerd station zou zijn: de nieuwe Beneluxbaan zou er komen, zo had de raad (feitelijk) al besloten. Dat getuigt van een vooringenomenheid die niet past in het bestuursrechtelijke voortraject. Wij dagen u uit te bewijzen dat u serieus ingaat op de zienswijzen van de belanghebbenden en daar ook daadwerkelijk iets mee doet, zodat deze hele zienswijzeronde geen farce is.	8. Er vindt afstemming plaats tussen de partijen die bezig houden met de A9 en de Zuidas. Aangezien de huidige lijn 51 per maart 2019 uit de exploitatie wordt gehaald is en de verbreding van de A9 begin 2020 start is het logisch om de ombouw Amstelveenlijn in 2020 gereed te hebben. Aangezien Amstelveen anders zeer lange tijd van tramvervoer verstoken zou blijven. 9. Voor de tijdelijke situatie is een oplossing voorzien die voor een groot deel tegemoet komt aan de instandhouding van openbaar vervoer alsmede een voldoende verkeersafwikkeling tijdens de bouwperiode. Regelmatig is aangegeven dat bouwwerkzaamheden niet zonder hinder naar de omgeving kan plaatsvinden. 10. Zie beantwoording bij punt 1. Met dit bestemmingsplan wordt beoogd de gewenste ontwikkeling van de Amstelveenlijn juridisch gestalte te geven.	Nee Nee Nee



Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
11. Het is onacceptabel dat de gemeente beweert dat er vier varianten zijn doorgerekend, maar die berekeningen niet openbaar zijn, terwijl wel op grond van de uitkomst van die geheime berekeningen wordt besloten tot aanbesteding van twee verdiepte en één half verdiepte kruising omdat drie verdiepte kruisingen volgens de geheime berekeningen te duur zouden worden. Cliënte betwist dat de huidige variant op basis van prijs/kwaliteit de beste is. Cliënte blijft van mening dat belangrijk is dat er een open 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. 12. De financiële/economische haalbaarheid/uitvoerbaarheid is niet gewaarborgd. Het is onvoldoende zeker dat het plan (binnen 10 jaar) kan worden gerealiseerd. De subsidie van het Rijk van € 75 miljoen is hoogst onzeker en cliënte meent zelfs dat die niet (tijdig) wordt verleend/verstrekt. Dan is het gehele plan niet haalbaar. Volgens de Toelichting zou het Rijk een subsidie hebben toegezegd middels een brief, doch die brief is niet ter inzage gelegd. Cliënte verzoekt u die brief alsnog omgaand aan haar ter beschikking te stellen. Dat de vermeende toezegging evenwel hoe dan ook niet definitief is, blijkt wel uit het feit dat het verstrekken van de gelden als ontbindende voorwaarde is opgenomen in de Bestuursovereenkomst.	11 Zie beantwoording bij punt 1 en de algemene inleiding van deze NvB voor een nadere toelichting. Voor de ombouw van de Amstelveenlijn is een budget gecalculeerd waarvoor de ombouw kan plaatsvinden inclusief reservering voor te verwachten risico's. Dergelijk cijfermateriaal is zeer vertrouwelijk. In de komende periode wordt een aanbesteding gehouden om te komen tot de keuze voor een aannemer die het werk mag realiseren. 12 In de algemene inleiding van deze NvB is aangegeven dat door het besluit van de regioraad in december 2015 het budget is geborgd om de ombouw van de Amstelveenlijn uit te kunnen voeren.	Nee Nee



Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
13. Cliënte meent dat er ten onrechte totaal geen voorziening is getroffen voor eventuele tegenvallers, zoals bijvoorbeeld het aantreffen van explosieven. Voorts is één van de ingecalculerde risico's de risicoreservering planschade/nadeelcompensatie, en als beheersmaatregel is ter zake opgenomen dat eisen vanuit de omgeving tijdig worden opgehaald en gebruikt. Welnu, vastgesteld is dat er juist absoluut veel te weinig contact en overleg is geweest met de omgeving, zoals ook door vele ambtenaars is erkend. Hiervoor is door de verantwoordelijk wethouder ook meermaals excuses aangeboden, echter niet gevoerde overleg kan niet worden vervangen door excuses. Voorts is er nota bene reeds uitdrukkelijk rekening gehouden met de mogelijkheid dat de tegenvallers te groot worden, in welk geval er zou kunnen worden besloten "tot versobering van het project" (zie ook de Bestuursovereenkomst). Los daarvan is het plan financieel niet haalbaar/economisch niet uitvoerbaar, omdat de kosten € 296 + € 12,5 miljoen bedragen, terwijl het budget slechts € 300 miljoen is. Ook is het budget niet haalbaar omdat er blijkens de Bestuursovereenkomst is afgesproken dat er geen leges zullen worden gerekend. 14. De kosten voor herinrichting van de openbare ruimte zijn niet meegenomen. Wel zijn er al diverse bijeenkomsten georganiseerd om ook hier ideeën en wensen vanuit de omgeving in de plannen op te kunnen nemen. Is hier wel (financiële) dekking voor?.	13 Zie beantwoording punt 11. 14 Voor de ombouw van de Amstelveenlijn is een budget gecalculeerd waarvoor de ombouw kan plaatsvinden inclusief reservering voor de herinrichting van de openbare ruimte. Zie ook beantwoording punt 11.	Nee Nee



Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
15. In het verlengde van het vorenstaande acht cliënte het volstrekt onacceptabel dat er thans een bestemmingsplan wordt vastgesteld terwijl er een viertal ontbindende voorwaarden zijn opgenomen in de Bestuursovereenkomst, waarvan nog helemaal niet zeker is of die niet worden vervuld zoals de ter beschikking stelling van € 75 miljoen subsidie door het Rijk, de doorstroming op de De Boelelaan/Buitenveldertselaan, het project Zuidasdok en het overstijgen van het budget. Daarmee is absoluut onvoldoende zeker dat het project doorgang kan vinden en is de haalbaarheid/uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan onvoldoende gewaarborgd. 16. Er is aanvullend Flora- en Faunaonderzoek nodig. Zonder dat onderzoek kan niet worden gezegd dat het onderhavige plan niet in strijd is met de Flora- en Faunawet. Verkeer 17. Het verkeersonderzoek van GoudappelCoffeng is uitsluitend gericht op de effecten voor het verkeer op de Sportlaan. Het rapport klopt niet omdat er in werkelijkheid op de Sportlaan nu al dagelijks veel langere files staan dan volgens het rapport het geval zou zijn. Modellen zouden alleen moeten worden gebruikt om toekomstige alternatieven te verkennen, niet om al dan niet optredende problemen te voorspellen.	15 In de algemene inleiding is aangegeven dat door het besluit van de regio raad in december 2015 het budget is geborgd om de ombouw van de Amstelveenlijn uit te kunnen voeren. 16 Aanvullend Flora- en faunaonderzoek wordt in 2016 uitgevoerd. Ondanks het benodigde aanvullende onderzoek en de (mogelijke) vervolgstappen die nodig zijn om een conflict met de Flora- en faunawet tegen te gaan, wordt de kans op onoverkomelijke bezwaren vanuit deze wet zeer gering geacht. Om deze reden kan de procedure voor het wijzigen van het bestemmingsplan doorgang vinden, op voorwaarde dat voorafgaand aan de uitvoering van de ombouw van de Amstelveenlijn wordt bepaald of en welke vervolgstappen volgens de Flora- en faunawet noodzakelijk zijn. 17 In de rapportage over de toekomstige verkeerssituatie is onderzocht of verkeerssysteem het aanbod goed kan verwerken. Zie ook de algemene inleiding.	Nee Nee Nee



Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
18. De fietscomponent wordt door GoudappelCoffeng onderschat, zeker nu fietsen voorrang hebben. De effecten van het verminderen van rijbanen ontbreken in het rapport. De conclusie dat er geen problemen worden verwacht is onjuist en ongefundeerd. GoudappelCoffeng miskent dat hoge intensiteiten aan fietsers op rotondes funest zijn voor de doorstroming. 19. In het rapport wordt expliciet vermeld dat GoudappelCoffeng zich alleen heeft gericht op het doorrekenen van de verkeersafwikkeling, en niet op de overige verkeerskundig relevante aspecten. En er is geen enkele rekening gehouden met de ophanden zijnde uitbreiding van de Internationale School of Amsterdam. 20. De gemeente begaat bij de verkeersonderzoeken de fout dat zij niet de effecten van een maximale invulling van hetgeen dit plan mogelijk maakt onderzoekt, maar dat zij de effecten onderzoekt van de variant die haar nu het meest waarschijnlijk voorkomt doch die niet de maximale/meest negatieve invulling van de planologische mogelijkheden betreft. Geluid 21. Alleen op waarneempunt 029C wordt door het wegverkeer van de Sportlaan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. Gesteld wordt dat hierdoor bij drie woningen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Om voldoende inzicht te krijgen in de geluidssituatie van de Matterhorn is per woning een waarneempunt noodzakelijk. Dergelijke gegevens/berekeningen zijn ten onrechte niet voor handen/gemaakt terwijl daar wel om gevraagd is.	18 De doorstroming van de ovaalrotondes met fietsers in voorrang zijn gesimuleerd en getoetst door een erkend verkeerskundig bureau. Er is aangetoond dat de doorstroming voldoende is. Zie ook algemene inleiding. 19 Zie beantwoording bij punt 18. Voor wat betreft de Internationale School zie de beantwoording bij vraag 6. 20 We hebben op de verbeelding binnen de verkeersbestemming een bestemming 'Verkeer-Langzaam Verkeer' toegevoegd. 21 Het is niet noodzakelijk om per woning een waarneempunt te modelleren. De locatie van de waarneempunten dienen dusdanig gepositioneerd te worden dat deze representatief zijn voor de optredende geluidsbelasting. Voor de adressen Matterhorn 35-37 is het waarneempunt 029c representatief en voor de adressen Matterhorn 31-33 is hiervoor het waarneempunt 029b representatief.	Nee Nee Ja, zie verbeelding en artikel 6 van de planregels Nee



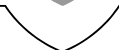
Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
22. Gesteld wordt dat er nog geen hogere waarden zijn vastgesteld. Gezien de hoge geluidbelasting en de aanname dat er geen hogere waarden zijn vastgesteld gaat cliënte ervan uit dat de woningen door de gemeente bij de minister zijn aangemeld als saneringswoningen (zie www.bsv.nu). Ik verzoek u dat aan te tonen	22 Ter plaatse van de woningen nabij de Sportlaan is geen sprake van een sanerings situatie, zowel niet ten gevolge van de Beneluxbaan of Sportlaan (wegverkeer) als ten gevolge van de Amstelveenlijn (spoorweg). BSV is een stichting die voor het Ministerie werkt en subsidies verstrekt. Amstelveen maakt hiervan geen gebruik.	Nee
23. Uit bijlage 2.4a blijkt dat in de nieuwe situatie niet alle rijstroken/wegen zijn gemodelleerd. Juist de niet gemodelleerde rijbanen kunnen ervoor zorgen dat bij meer woningen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.	23 Voor de modellering van de Sportlaan is ervoor gekozen om de geluidsemissie van de weg te modelleren met 1 rijlijn, die de totale geluidsemissie van het verkeer op de Sportlaan representeert. Dit is toegestaan aangezien de afstand van het hart van de rijbaan tot de dichtstbijzijnde woningen groter is dan twee keer de afstand tussen de beide rijbanen.	Nee
24. De verkeerscijfers kunnen niet worden gecontroleerd. Er wordt een factor van 0.92 gehanteerd om werkdaggemiddelde intensiteiten om te rekenen na ar weekdaggemiddelde intensiteiten. Deze factor is echter niet onderbouwd.	24 De omrekenfactor van werkdag naar weekdag varieert gebruikelijk over het algemeen tussen 0.8 en 0.95. De gemeente Amstelveen hanteert een waarde van 0.92.	Nee
25. Naast de verdiepte trambaan zijn schermen gemodelleerd die van invloed zijn op het wegverkeerlawaaï. Om te bepalen of er sprake is van reconstructie moet de toekomstige situatie zonder maatregelen vergeleken worden met de situatie van het jaar voorafgaand van de reconstructie.	25 De blauwe lijnen in bijlage 2.4a stellen wanden van de verdiepte ligging en de verdiept liggende perrons van de Amstelveenlijn voor. Dit zijn geen geluidsschermen met een afschermende werking, maar deze wanden maken juist onderdeel uit van het ontwerp van de verdiepte ligging.	Nee
26. Het hogere waardenbeleid van de gemeente heeft cliënte niet kunnen vinden; is dat er? Voorshands meent cliënte dat de gemeente in strijd met haar eigen beleid de hogere waarden wil vaststellen.	26 De gemeente hanteert de Deelnota hogere waarden- Beleidsnota geluid, Regio Amstelland-Meerlanden maart 2007. De ontheffing hogere grenswaarde voldoet aan dit beleid.	Nee



Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
27. Voor de geluidemissie van het nieuw materieel 'HTV hoogwaardig tramvoertuig' wordt uitgegaan van een geluidemissie die vergelijkbaar is met de Citadis materieel (categorie 10). Deze vergelijking is echter volstrekt onvoldoende gemotiveerd. Zijn er geen meetgegevens bekend? Waarom niet? Hoe gaat Amsterdam hiermee om? Wat als later blijkt dat de geluidemissie hoger is? 28. Niet alle voor de hand liggende geluidsmaatregelen zijn overwogen. Er zijn stillere asfaltsoorten beschikbaar die bestand zijn tegen wringend verkeer en hier toegepast kunnen worden. Verzoek aan de gemeente om (in plaats van het vaststellen van hogere waarden) stil asfalt toe te passen. Er is nog geen onderzoek gedaan naar geluidsisolerende maatregelen op de gevel en/of overige (geluidsisolerende) maatregelen.	27 Van het nieuwe materieel zijn nog geen exacte geluidgegevens beschikbaar, omdat nog niet bekend is welk materieel er door het GVB hiervoor wordt aangekocht. Hiervoor loopt nog een aanbestedingstraject. In het Reken- en meetvoorschrift (2012), is categorie 10 de categorie zoals deze op de Amstelveenlijn komt te rijden: Categorie 10 : Spoorvoertuigcategorie 10: lightrailmaterieel: – lightrailmaterieel van het type A32 en de Regio Citadis; – andere typen schijf en/of magneetgeremd lightrailmaterieel met de volgende kenmerken: aslast kleiner dan 10 ton, geveerde wielen met een doorsnede kleiner dan 700 mm, afscherming van wielen en rails door lage vloer en vergelijkbare asdichtheid als A32 materieel. Dus het gaat niet zozeer om het type Citadis, maar om de tweede categorie, waar het toekomstig voertuig conform de contractuitvraag nieuw trammaterieel aan moet voldoen. 28 De gemeente heeft besloten om alleen stil asfalt op de Beneluxbaan toe te passen (zoals dat er nu ook ligt). Op de kruisende wegen (Sportlaan, Straat van Messina/Zonnestein en de Rembrandtweg/Saskia van Uylenburgweg past de gemeente het standaard asfalt (DAB) toe. De afweging van de gemeente hierbij is dat stiller asfalt op deze locatie slechts een gering effect heeft op de geluidsbelasting en de vaststelling van de hogere waarde hiermee niet kan worden voorkomen. Daarnaast zal met een stiller asfalt op de Sportlaan de gecumuleerde geluidsbelasting, die voornamelijk bepaald wordt door de Beneluxbaan, niet lager worden. Voor de woningen waarvoor een hogere waarde is vastgesteld, via het hogere waarden besluit, wordt nog onderzoek gedaan naar eventueel benodigde geluidsisolerende maatregelen aan de gevel.	Nee Nee



Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
29. In het plan is niet geborgd dat raildempers daadwerkelijk worden aangelegd. 30. Geluidsonderzoek versie 3, waarnaar wordt verwezen, heeft niet bij de ter visie gelegde stukken gelegen. Bij de ter visie gelegde stukken was versie 4 gevoegd. 31. De gemeente begaat bij de geluidsonderzoeken c.a. de fout dat zij niet de effecten van een maximale invulling van hetgeen dit plan mogelijk maakt onder zoekt, maar dat zij de effecten onderzoekt van de variant die haar nu het meest waarschijnlijk voorkomt doch die niet de maximale/meest negatieve invulling van de planologische mogelijkheden betreft. Trillingen 32. Met betrekking tot trillingen stelt de gemeente dat daar geen onoverkomelijke overschrijdingen bestaan omdat de bakken c.a. op minimaal 25 meter van de woningen zullen zijn gelegen. Dat is evenwel absoluut onjuist, althans de Regels en de Verbeelding staan aanleg veel dichterbij de woningen toe. De gemeente begaat hier voor de zoveelste keer de fout dat zij niet de effecten van een maximale/meest negatieve invulling van hetgeen dit plan mogelijk maakt onderzoekt, maar dat zij de effecten onderzoekt van de variant die haar nu het meest waarschijnlijk voorkomt doch die niet de maximale invulling van de planologische mogelijkheden betreft. Dat doet de gemeente op veel meer aspecten, zulks geheel ten onrechte. Daar komt bij dat er wel overschrijdingen ontstaan, en in het plan niet is geborgd dat er isolerende onderlegplaten onder de trambaan worden toegepast.	29 In overeenstemming met het geluidsonderzoek wordt ten noorden van de kruising Beneluxbaan met de Sportlaan raildempers geplaatst met een geluidsreductie van minimaal 2,5 dB(A). Dit is geborgd middels een voorwaardelijke verplichting in de planregels. 30 Abusievelijk is in de tekst verwezen naar versie 3, dit is niet correct. Het geluidsonderzoek versie 4 was bijgevoegd bij het Ontwerpbestemmingsplan en de tekst in de toelichting is aangepast. 31 Zie beantwoording bij punt 20. 32 Zie beantwoording bij punt 20.	Ja, zie artikel 7.3 van de planregels Ja zie artikel 7.4 van de toelichting Ja, zie verbeelding en artikel 6 van de planregels Ja, zie verbeelding en artikel 6 van de planregels



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
	Hoogte wegvak 33. Het bestemmingsplan maakt mogelijk dat de weg op -0,5 NAP wordt gerealiseerd op een afstand van slechts 1,9 meter van de zuidgevel het kantoorpand. Het maaiveldpeil ter plaatse van het kantoor van cliënte is -4,2 m NAP. Er kan dus een talud worden gerealiseerd dat een hoogteverschil overbrugt van 3,7 meter over een afstand van 1,9 meter. Dat is een hellingshoek van 2 op 1 (62 graden), een veel te steil talud. Als niet een talud wordt gerealiseerd, dan is een gebouwde grondkering nodig van 3,7 meter hoogte op de genoemde korte afstand van het kantoor. Het kantoor komt daardoor in een kuil te staan. Dat leidt tot negatieve ruimtelijke effecten zoals vuilophoping, wateroverlast en sociale onveiligheid. 34. Het kantoorgebouw is met grote zorgvuldigheid ontworpen. Het is nog niet zolang geleden volledig gerenoveerd met een nieuw gevelontwerp. De onlangs tot stand gekomen architectonische kwaliteit wordt door de beoogde ingrepen teniet gedaan en de uitstraling van het kantoorpand en de stedenbouwkundige inpassing van het kantoorgebouw in de ruimte worden geweld aangedaan. Bovendien wordt de kwaliteit en bruikbaarheid van de vergaderruimte op de begane grond aangetast. Tenslotte wordt de bereikbaarheid van de gevels voor onderhoud en glasbewassing door dit bestemmingsplan niet gegarandeerd aangezien een opstelling op maaiveld met het hiervoor geschetste talud onmogelijk wordt.	33 Er is een maximum hoogteligging van de ongelijkvloerse kruising opgenomen zodat de ovotonde niet hoger komt te liggen. Het hoogste punt zal liggen waar de ovotonde de halte kruist. Ter hoogte van het kantoor van uw cliënte zal dit lager zijn aangezien de Sportlaan voor de kruising met de Alpen Rondweg/Watercirkel weer aan dient te sluiten op de bestaande situatie. Het College is in overleg met uw cliënte over de definitieve inpassing en ontwerpoplossing op deze locatie. 34 Zie beantwoording bij 33.	Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
	Verkeersbestemming		
35.	Binnen de verkeersbestemming kunnen diverse gebouwen ten behoeve van de bestemming worden gerealiseerd en ook reclame, kunstwerken en kunstobjecten etc. met een hoogte van 6 meter en andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde met een hoogte van 3 meter zoals een geluidsscherm langs de gevel van het kantoorgebouw. Ook zijn palen en lichtmasten tot wel 16 meter toegestaan, fietsenstallingen met een hoogte van 3 meter, maar zonder verdere beperking in oppervlak, vlak bij het pand. Dat alles is ruimtelijk onaanvaardbaar.	35 Het College is in overleg met uw cliënte over de definitieve inpassing en ontwerpoplossing op deze locatie.	Nee
36.	De verkeerbestemming is op grond van het geldende bestemmingsplan gelegen op een afstand van 7,4 meter van het kantoor, in het nieuwe bestemmingsplan is dat nog maar 1,9 meter. Dat is een absoluut onaanvaardbaar kleine afstand. Daardoor komt het verkeer zeer dicht langs de gevel van het pand aan de Eiger 1 en 3, waarbij zich dit ook nog eens bevindt op de verdiepingshoogte, omdat de weghoogte zich 3,7 meter boven het huidige maaiveld zal bevinden.	36 Het College is in overleg met uw cliënte over de definitieve inpassing en ontwerpoplossing op deze locatie. Zie ook beantwoording bij 20.	Ja, zie verbeelding en artikel 6 van de planregels



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	eventuele plan-aanpassing
	Groenbestemming 37. Aan de westzijde van het kantoor bevindt zich momenteel een fietsenstalling. De nieuwe verkeerbestemming, met een weghoogte van -0,5 NAP, is dwars door deze fietsenstalling getekend. Deze fietsenstalling heeft een functie voor de bewoners van de achterliggende wijk en het ligt in de rede dat ter vervanging van de fietsenstalling een nieuwe wordt gerealiseerd aan de voet van het talud. De bestemming 'Groen' maakt dit dan ook mogelijk. In het geldende bestemmingsplan is dit binnen 'Groen' niet mogelijk. Daardoor wordt nu in de 'kuil' waarin het kantoor straks staat, ook nog eens op zeer korte afstand van het kantoorgebouw een fietsenstalling gebouwd. Ook zijn er nutsvoorzieningen toegestaan. 38. Zeker de combinatie van de verhoogde weg en de bouwregels binnen de bestemming 'Groen' maakt dat cliënte ernstig vreest voor een verder inpakken/wegmoffelen van haar kantoorgebouw. Binnen de bestemming 'Groen' mogen bouwwerken van 4 en 6 meter en palen en masten van zelfs 10 meter worden gebouwd. Wordt hiermee geanticipeerd op voorzieningen t.b.v. verkeerslichten op de ovonde? Hoe dan ook, dit alles kan allemaal op enkele meters (of minder dan dat) van het pand van cliënte worden gerealiseerd. Overigens is in de bestemming 'Groen' ook een weg mogelijk, zodat het 'Groen' ook gewoon kan worden gebruikt voor de aanleg van een weg. Het vorenstaande is onaanvaardbaar.	37 Het College is in overleg met uw cliënte over de definitieve inpassing en ontwerpoplossing op deze locatie. 38 Zie beantwoording bij 20.	Nee Ja, zie verbeelding en artikel 6 van de planregels



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
	Bestemmingen algemeen 39. Door een gebrek aan hoogte- en dieptematen en alle onduidelijkheden, met name algemeenheden in de planregels, is het bestemmingsplan feitelijk een grote witte vlek waarbinnen de gemeente te zijner tijd alles kan aanleggen wat haar goeddunkt. Feitelijk wordt er met dit bestemmingsplan geen enkele variant werkelijk specifiek inbestemd. Dat kan absoluut niet de bedoeling zijn en maakt dat dit bestemmingsplan niet de vereiste rechtszekerheid met zich brengt. Vanwege het bepaalde in artikel 9 en artikel 10 van de Regels zijn zelfs nog aanzienlijke overschrijdingen van de voormelde maten toegestaan. Dat maakt het geheel nóg minder aanvaardbaar. Bovendien maakt artikel 10 onder e zelfs een mast van 40 meter hoog mogelijk, pal voor het pand van cliënte. Bij alle bouwhoogtes geldt ook nog eens dat het peil volkomen onduidelijk is. Beleid 40. Het bestemmingsplan is in strijd is met beleid van het Rijk, de Provincie en de gemeente zelf. Het Regionaal Verkeers- en vervoersplan Stadsregio Amsterdam 2004 heeft als uitgangspunt dat de leefbaarheid en de veiligheid niet mag verslechteren, maar dat gebeurt met het onderhavige plan juist wél. De leefbaarheid rondom het pand van cliënte en rondom de kruising met de Sportlaan wordt enorm aangetast. Voorts constateert cliënte dat, alhoewel het niet valt uit te sluiten dat er archeologische waarden worden verstoord (zie pagina 29 van de Toelichting), er geen regeling in de Regels ter zake is opgenomen. Dat maakt het plan ruimtelijk onaanvaardbaar. Een deugdelijke groenaanleg wordt op geen enkele wijze gewaarborgd; zulks is onder meer in strijd met het Groenstructuurplan Ruimte voor Groen uit 2008.	39 Dit zijn de algemene bouw- en afwijkingsregels die in elk bestemmingsplan voorkomen. Onder bepaalde voorwaarde kan worden afgeweken van bouwregels. Dit om te voorkomen dat bestemmingsplannen te star worden. De definitie van het peil staat in hoofdstuk 1 omschreven. 40 Het College is van mening dat het plan in overeenstemming is met het beleid van het Rijk, de Provincie en de Gemeente Amstelveen.	Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
	Slot 41. Cliënte behoudt zich uitdrukkelijk het recht voor de gronden van haar zienswijze nader aan te vullen. Voorts wenst cliënte op haar zienswijze te worden gehoord. Op de bovenstaande en de nader aan te voeren gronden concludeert cliënte dat het ontwerp bestemmingsplan in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en dat (in redelijkheid) niet tot het vaststelling van het bestemmingsplan en het Besluit hogere grenswaarden kan worden gekomen. De door B&W aangevoerde argumenten zijn (deels) feitelijk onjuist en deels doelredeneringen en wegen niet op tegen de nadelen van het plan en het concept besluit hogere grenswaarden, zodat de gemeente in redelijkheid niet tot de vaststelling van dit onzalige en voor Amstelveen slechte plan respectievelijk tot het Besluit hogere grenswaarden kan komen. Mitsdien verzoekt cliënte u af te zien van het vaststellen van het ontwerp bestemmingsplan. Mocht het ontwerp bestemmingsplan wel worden vastgesteld, dan zal cliënte aanzienlijke vermogensschade lijden als gevolg van waardevermindering en/of huurderwing (ter zake) van haar kantoorpanden aan de Eiger 1 en 3 en haar woningen aan de Matterhorn 1 t/m 39G	41 Het bestemmingsplan is thans ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad. Eventuele aanvullingen op de reeds ingediende zienswijzen kunnen nu niet meer worden meegenomen. Het college van B&W heeft in zijn vergadering van 17 mei besloten de hogere grenswaarde af te geven voor het project Amstelveenlijn. Zie voor waardevermindering punt 1.	Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
6	<u>Reactie ontvangen per brief (en e-mail) d.d. 3 februari 2016</u> Mogelijkheid doortrekken Noord/Zuid-lijn 1. In de inspraakreactie hebben wij uitgebreid aangegeven dat het doortrekken van de Noord/Zuid-lijn op basis van de ons bekende informatie niet mogelijk is, alsook dat dit in strijd is met hetgeen eerder door uw gemeente is aangegeven. In de NvB heeft u gemeend dat een verwijzing naar Bijlage 1 van de toelichting (kennelijk) zou volstaan om te reageren op dit bezwaar. Dat is echter niet het geval. Wij hebben in onze reactie juist al verwezen naar deze bijlage, en aangegeven dat de inhoud daarvan niet strookt met de informatie die wij tijdens een informatieavond ontvingen. Concreet verzoeken wij u dan ook hetgeen wij in onze inspraakreactie onder 2 – die als hier herhaald en ingelast dient te worden beschouwd - hebben aangegeven in acht te nemen, en te reageren op de zorg en het bezwaar dat daar is geuit. Immers, noch uit de NvB, noch uit bijlage 1 bij de toelichting volgt dat de stelling dat de Noord/Zuid-lijn niet kan worden doorgetrokken onjuist is. Uitvoering werkzaamheden 2. In de inspraakreactie hebben wij aangegeven dat het van belang is om gedurende de werkzaamheden gebruik te kunnen blijven maken van metro 51 en/of tram 5. Ook hebben wij aangegeven dat deze tijdens de werkzaamheden in ieder geval tot en met de halte Uilenstede in gebruik kunnen blijven. Deze kunnen immers - na herstel van de overloopwissel tussen de Van Boshuizenstraat en de Da Cuserstraat - keren bij de halte Uilenstede. Wij verwijzen naar onze inspraakreactie (onder 3) voor een nadere toelichting op dit punt.	1. In de algemene inleiding is aangegeven hoe gekomen is tot het besluit door de Stadsregio op 15 december 2015. De thans gekozen ontwerp oplossing heeft de instemming van de gemeenteraad gekregen. De ontwerp oplossing wordt gezien als betere inpassing in de omgeving. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn is niet voorzien voor Amstelveen. 2. De hoofdlijnen van het tijdelijk openbaar vervoer zijn bekend. Uitgangspunt is dat tussen 2018 en eind 2020 lijn 5 blijft rijden zoals gebruikelijk. Tussen 2018 en het eerste kwartaal van 2019 blijft ook lijn 51 rijden tussen Centraal Station en halte Ouderkerkerlaan. Begin 2019 wordt de Amstelveenboog (de tunnel tussen station Amsterdam Zuid en de Buitenveldertselaan) buiten gebruik genomen. Vanaf dat moment kan lijn 51 niet langer rijden tussen Station Zuid en Westwijk en worden ter vervanging ervan bussen ingezet.	Nee Nee



Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
3. Wij zijn niet bekend met een regel die bepaalt dat een tijdelijke situatie - al dan niet op hoofdlijnen - niet geregeld zou kunnen worden in een bestemmingplan. Zou zo'n regel al bestaan, neemt dat niet weg dat het College gedurende het totstandkomingsproces van een bestemmingplan, al dan niet in een ander document, kan aangeven wat de basisprincipes - dan wel belangrijke elementen - zijn die bij het treffen van een tijdelijke regeling voor openbaar vervoer in acht dienen te worden genomen. Immers, het is de verantwoordelijkheid van het College om te zorgen voor een besluit dat zorgvuldig tot stand is gekomen. Daarbij is van belang dat voor belanghebbenden niet alleen inzichtelijk is wat de definitieve situatie is die wordt beoogd, maar ook hoe de situatie er in de tussentijd uit zal zien. Immers, als e.e.a. in de tijdelijke situatie niet dan wel niet behoorlijk is geregeld, kan dat leiden tot grote(re) bezwaren tegen het bestemmingplan, zeker indien de tijdelijke situatie van langere duur is. 4. Dat het College ervoor kiest om de uitvoering van de werkzaamheden pas in 2016 aan te besteden en dat het College aan de aannemer overlaat hoe het werk zal worden uitgevoerd, is geen vanzelfsprekendheid, noch een verplichting. Een opdrachtgever c.q. aanbestedende dienst heeft bij het uitschrijven van een opdracht - alsook onder voorwaarden in een later stadium - de vrijheid en mogelijkheid om voorwaarden aan de uitvoering van die opdracht te verbinden. Het College zou kunnen bepalen dat de aannemer mogelijk dient te maken dat halte Uilenstede, alsook de overloopwissel, gedurende de werkzaamheden zo lang mogelijk kan worden gebruikt, en ook worden bepaald dat de aannemer de overloopwissel herstelt als onderdeel van de uit te voeren werkzaamheden.	3. Zie beantwoording bij punt 2. 4. De Stadsregio is de verantwoordelijke aanbestedende dienst. De aannemer is gehouden over de tijdelijke situatie met de gemeente in overleg te treden.	Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
	5. De opdracht aan de aannemer hangt nauw samen met het vast te stellen plan, alsook met de wijze waarop het openbaar vervoer tijdens de werkzaamheden wordt vormgegeven. Uw College kan dit niet zomaar lostrekken, zonder al in het bestemmingsplan waarborgen op te nemen dat e.e.a. in de tijdelijke situatie behoorlijk wordt georganiseerd. Hier ligt een verantwoordelijkheid voor het College, die niet zomaar kan worden doorgeschoven naar de Regioraad, zeker niet daar de Regioraad geen onderdeel uitmaakt van (het bestuur van) de gemeente Amstelveen, maar de Regioraad valt onder de gemeente Amsterdam. Het behoeft geen toelichting dat de gemeente Amsterdam een andere is dan de gemeente Amstelveen, en niet uit te sluiten valt dat de Regioraad andere belangen voorrang geeft boven belangen die burgers van Amstelveen - tevens omwonenden van de verbinding en gebruikers van metro 51 en tram 5 - voorop stellen. Hierbij is van belang om in het oog te houden dat het hier specifiek gaat om Amstelveense belangen, niet (dan wel in veel mindere mate) om Amsterdamse belangen. 6. Het College dient dan ook een actievere rol te nemen bij zowel het nemen van besluiten over het openbaar vervoer in Amstelveen gedurende de werkzaamheden, alsook de wijze waarop de werkzaamheden worden uitgevoerd. Wij verzoeken u deze rol met verve te vervullen, en in ieder geval te borgen dat de lijn tot en met halte Uilenstede (bezien vanaf Amsterdam) gedurende de werkzaamheden kan worden gebruikt.	5. Zie beantwoording bij punt 2. 6. Besluitvorming over openbaar vervoer is een verantwoordelijkheid van de Stadsregio. De gemeente zal wel aangehaakt blijven. Met de gemeente wordt overleg gevoerd over dit onderwerp.	Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
	Overig		
7.	In de inspraakreactie hebben wij aangegeven dat onduidelijk is waar en hoe de parallelwegen op maaiveldniveau worden aangelegd. In de NvB heeft u aangegeven dat alle wegen binnen de bestemming dienen te liggen. Dat neemt echter niet weg dat op de verbeelding niet zichtbaar is waar de wegen binnen de zone zijn geprojecteerd, en hoe de ontsluiting voor de wijken wordt vormgegeven. Wij verzoeken u dringend in de verbeelding in meer detail aan te geven hoe en waar de wijken worden ontsloten, bijvoorbeeld door de wegen in te tekenen. Zonder die toelichting is het plan onduidelijk, en daarmee ondeugdelijk en onzorgvuldig voorbereid.	7. Aansluitende wegen komen binnen bestemming verkeer en sluiten aan op de bestaande ontsluitingswegen van de wijken.	Nee
8.	In de inspraakreactie hebben wij aangegeven dat onduidelijk is of rekening wordt gehouden met een mogelijk groter beroep op de capaciteit van de Amstelveenlijn als het gebruik vanuit Uithoorn toeneemt. Wij lezen in de NvB dat nog geen besluit is genomen over het mogelijk doortrekken van de Amstelveenlijn naar Uithoorn. Dit is opmerkelijk, en is wederom een punt waarop het College de besluitvorming doorschuift naar een later moment. In het kader van een goede voorbereiding van een besluit over de renovatie van de Amstelveenlijn, ligt voor de hand dat het College vooraf overweegt op welke wijze de lijn in de toekomst zal worden gebruikt, en op basis daarvan besluit of de voorgenomen plannen voor de lijn in overeenstemming zijn met het voorgenomen gebruik daarvan. Ook op dit punt is het OBP onzorgvuldig. Het enkele feit dat de verbinding in de toekomst meer reizigers aankan doet hier niet aan af, het College dient te onderzoeken of de verbinding wordt uitgebreid en zo ja, of de thans voorziene capaciteit daarvoor voldoende is.	8. Besluitvorming over openbaar vervoer is een verantwoordelijkheid van de Stadsregio. Er is geen besluit genomen over de uitvoering van de Uithoornlijn.	Nee



Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
9. Op punt 10 in de NvB, vervallen halte Amstelveen Centrum, hebben wij geen antwoord gekregen. Ook al bent u van mening dat het al dan niet laten vervallen van de halte niet aan de orde is in het onderhavige OBP, dat neemt niet weg dat u deze vraag op zijn minst kunt beantwoorden, zeker nu het laten vervallen van een tramhalte niet strookt met de in het bestemmingsplan opgenomen tekst. Het College dient deze inconsistentie te verhelpen, hetgeen kan door toe te lichten hoe de tekst in de toelichting zich verhoudt tot het laten vervallen van deze halte.	9. In de algemene inleiding van deze NvB is aangegeven hoe gekomen is tot het besluit door de Stadsregio op 15 december 2015. Hiermee werd definitief vastgelegd welke haltes kwamen te vervallen.	Nee
10. Onder punt 11 van de NvB, groen langs de Beneluxbaan, heeft u wederom geen antwoord geven. Graag vernemen wij alsnog 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 nogmaals om aan te geven of - en zo ja, hoe - de aanleg van de parallelbanen zich verhoudt met het geactualiseerd groenplan. Dat de groenstructuur in een later stadium wordt uitgewerkt is geen antwoord op deze vragen.	10 Het groen langs de Beneluxbaan en de kruisende wegen Sportlaan, Straat van Messina/Zonnestein en de Rembrandtweg/Saskia van Uylenburgweg zal veranderen. In het kader van de te realiseren ongelijkvloerse kruisingen zullen er noodzakelijkerwijs bomen moeten verdwijnen. Zonder het kappen van bomen zijn de ongelijkvloerse kruisingen niet te realiseren. Hoeveel bomen er precies gaan verdwijnen valt op dit moment nog niet aan te geven aangezien dit mede afhankelijk is van de uiteindelijke fasering van de aannemer die het werk gaat realiseren. Uitgangspunt tijdens de realisatie is wel zoveel mogelijk groen te behouden. Het uitgangspunt bij de herinrichting is het zoveel mogelijk herstellen en terugbrengen van de bestaande groene kwaliteiten. Doelstelling is om de bomen en beplantingen zo terug te brengen dat het aantrekkelijke groene karakter gehandhaafd blijft en de nadelige aspecten van beperkte zoninval in woningen en donkere, sociaal onveilige, hoeken worden vermeden. Afgesproken is dat de herinrichting van het groen gerealiseerd zal worden door de gemeente. De definitieve groenstructuur wordt in een later stadium door de gemeente uitgewerkt. Het groenplan zal worden gerespecteerd met in achtname van de nieuwe omstandigheden door de aanleg van de ongelijkvloerse kruispunten.	Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
7	<u>Reactie ontvangen per brief, OLGA, d.d. 4 februari 2016</u> Ontbreken tweede stijgpunt 1. Wij zijn verheugd over het feit dat in het voorliggende ontwerp een tweede stijgpunt is voorzien. Wij betreuren het dat voor dat deel van onze achterban dat geen gebruik kan maken van een trap geen tweede lift zal worden gerealiseerd. Wij gaan er in ieder geval vanuit dat de trap die wordt aangebracht niet stijl is en voorzien van brede treden en dat deze in meerdere delen met portalen wordt gerealiseerd. Daarnaast gaan wij er vanuit dat een tweede, lage, leuning wordt gemonteerd voor mensen met dwerggroei en kleine kinderen. Situering en maat van de lift 2. Wij benadrukken nogmaals dat voor veel mensen uit onze doelgroep de lift de enige mogelijkheid is om de halte te bereiken. Men moet er dan ook van op aan kunnen dat de lift altijd operationeel is, wat bij de huidige Amstelveenlijn helaas zeker niet het geval is. Ons is niet duidelijk hoe de lift in het ontwerp is uitgewerkt. Voor onze doelgroep moet de lift zodanig worden uitgevoerd dat men er met een scootmobiel gebruik van kan maken. 3. Wij willen nogmaals 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.	1. In een bestemmingsplan worden 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. 2. De uitwerking van de haltes dient te voldoen aan het programma van eisen Solitaire Tramhalte. Onderdelen van de halte als trappen en liften zullen volgens de vigerende normen en richtlijnen ontworpen en gebouwd worden. Hieronder valt ook de richtlijn toegankelijkheid. Vernieuwing van de liften zal zorgen voor een hogere betrouwbaarheid dan de huidige liften. De liften zijn ook geschikt voor gebruik door scootmobielen. De stadsregio is verantwoordelijk voor de aanschaf van materieel. Het trammaterieel is toegankelijk voor mensen met een beperking maar is niet toegankelijk voor een scootmobiel. 3. De liftkokers worden zoveel mogelijk transparant uitgevoerd.	Nee Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
	4. 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 herhalen dat wij graag in een vroegtijdig stadium met u over de uitwerking van deze looproutes overleg hebben. Geleidelijnen op de halte 5. Op de huidige haltes van de Amstelveenlijn ontbreken geleidelijnen geheel. 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 ervan uit dat aan beide zijde van de halte in volledige lengteligging geleidelijnen worden opgenomen, 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. Graag komen wij met u over de uitwerking van de haltetoegankelijkheid in gesprek.	4. Om de haltes zo goed mogelijk te bereiken worden op de looproutes, waar relevant, geleidelijnen aangebracht. 5. Geleidelijnen op de haltes zullen gerealiseerd worden volgens de daarvoor geldende richtlijn Toegankelijkheid.	Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
	Lengte halte perrons 6. Naar wij hebben begrepen worden perrons in principe geschikt gemaakt voor langere trams tot een lengte van 90 meter. Dit verheugt ons zeer. Hiermee wordt de toekomst bestendigheid van de lijn vergroot. Zeker wanneer sprake is van vervoergroei kan het in de toekomst mogelijk gewenst zijn alsnog met langere trams of sneltrammateriaal te gaan rijden. Juist voldoende capaciteit in de voertuigen is voor mensen uit onze doelgroep van belang. Wij gaan er vanuit dat voornoemde voorzieningen als geleidelijnen ed. zodanig worden gerealiseerd, dat deze als dat aan de orde is over de hele halte lengte van 90 meter uitgebreid kunnen worden. 7. Tenslotte gaan wij er eveneens vanuit dat de instap hoogte / afstand nooit en te nimmer meer dan 5 cm diep en 5 cm hoog zal zijn (ook rekening houden met de slijtage van de wielen van de tram die wel tot 6 cm verschil kan bedragen).	6. Het bestemmingsplan maakt een langere haltelengte in de toekomst niet onmogelijk. 7. De uitwerking van de haltes dient te voldoen aan het programma van eisen Solitaire Tramhalte. Onderdelen van de halte als trappen en liften zullen volgens de vigerende normen en richtlijnen ontworpen en gebouwd worden. Hieronder valt ook de richtlijn toegankelijkheid.	Nee Nee
8	<u>Reactie ontvangen per brief d.d. 28 januari 2016, namens meerdere bewoners</u> 1. Wat waren de argumenten om af te stappen van het plan om de tramlijn verhoogd aan te leggen? 2. Wat zijn de voordelen om, behalve de trambaan, ook de vier banen van de Beneluxbaan gedeeltelijk verdiept aan te leggen?	1. Bij de planvorming (planstudiefase) is ervan uitgegaan dat zowel tram als doorgaand autoverkeer ongelijkvloers werd aangelegd. Er is dus geen sprake van dat alleen de tramlijn verhoogd zou worden aangelegd. Zie ook de algemene inleiding van deze NvB. 2. Bij de planvorming (planstudiefase) is ervan uitgegaan dat zowel tram als doorgaand autoverkeer ongelijkvloers werd aangelegd. Naast het voordeel voor de verkeersveiligheid is er een bijdrage aan het milieu door minder uitstoot door autoverkeer wat onnodig staat te wachten voor de verkeersregelininstallaties en tevens kunnen goede geluidsweringen worden toegepast. Zie ook de algemene inleiding van deze NvB.	Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
	3. Kunt u exact aangeven hoeveel ongevallen er in de afgelopen jaren op de kruising hebben plaatsgevonden en bij hoeveel daarvan de tram erbij betrokken was?	3. Uit cijfers blijkt dat er weinig ongelukken zijn gebeurd in de afgelopen jaren. De huidige kruising Beneluxbaan met de Sportlaan wordt niet als duurzaam veilig beschouwd als gevolg van het feit auto-, langzaamverkeer en tramverkeer elkaar kruisen.	Nee
	4. Wat zijn de uitwijkmogelijkheden voor de hulpdiensten als er sprake is van filevorming op deze eenbaanswegen? En welke gevolgen heeft dit dan voor de aanrijtijden van de hulpdiensten?	4. Nood- en hulpdiensten zijn betrokken bij het ontwerp van de vernieuwde Amstelveenlijn zodat ook in de nieuwe situatie een goede bereikbaarheid voor hen geborgd is.	Nee
	5. Waar denkt men de ruimte te kunnen vinden voor het terugplaatsen van de fietsenstallingen?	5. De fietsenstallingen zullen rondom de ongelijkvloerse kruisingen terugkomen. In overleg met de omgeving zal een definitieve invulling worden gemaakt	Nee
	6. Blijft het huidige fietspad, dat op de hoek van de Watercirkel langs de zuidkant van de lage Theems flat loopt, behouden?	6. De fietsverbinding tussen de Watercirkel richting de kruising van de Sportlaan met de Beneluxbaan blijft behouden. De vormgeving van deze fietsverbinding voldoet aan de vigerende normen- en richtlijnen.	Nee
	7. Wat zal de hellingspercentage worden om van maaiveld niveau over een lengte van circa 30 tot 55 meter (afhankelijk van de plek waar dit fietspad gaat aansluiten op het fietspad dat parallel aan de Beneluxbaan loopt) naar 3 meter hoogte te komen? Welke invloed heeft dit op de snelheid waarmee fietsers vanaf het fietspad langs de zuidkant van de Theems de straat van de Watercirkel oprijden?	7. De vormgeving van deze fietsverbinding zal voldoen aan de vigerende normen- en richtlijnen.	Nee



Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
8. Zijn er ook berekeningen van de toekomstige geluidsbelasting over de hele lengte van beide taluds op de Sportlaan beschikbaar? Hiermee bedoelen wij de geluidsbelasting veroorzaakt door de frequent stilstaande en gas gevende auto's op het talud of is er alleen gekeken naar de geluidsbelasting die door de tram veroorzaakt kan worden?	8. In de rekenmodellen zijn de trambanen en de rijbanen van de Beneluxbaan en Sportlaan voor zowel de huidige als de toekomstige situatie ingevoerd. Hiermee zijn de geluidsbelastingen ten gevolge van het wegverkeer en de trams ter plaatse van de woningen berekend, conform het in Nederland verplichte Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012. In het rekenmodel wordt rekening gehouden met de geluidsuitstraling van rijdende auto's (en rijdende trams). Een stilstaande auto (met draaiende motor) maakt over het algemeen minder geluid dan een rijdende auto.	Nee
9. Is de € 5,5 miljoen alleen bestemd voor de aanleg van de Amstelveenlijn of is dit bedrag inclusief alle bijkomende kosten voor de reconstructie van de Sportlaan en de Beneluxbaan?	9. Amstelveen draagt eenmalig ca € 5,7 miljoen bij aan het gehele project Amstelveenlijn. In de totale kosten voor de vernieuwing zijn alle bijkomende kosten opgenomen. Zie ook de algemene inleiding in deze NvB.	Nee
10. Tijdens gladheidperiodes in de afgelopen jaren maakten de voetgangers veelal gebruik van het fietspad langs de Sportlaan omdat de Gemeente daar wel het sneeuw wegschoof en zout strooide en op het voetpad niet. Daar de fietspaden tweerichting verkeer lijken te worden, is het in onze ogen onwenselijk om bij gladheid ook nog noodgedwongen tweerichting verkeer van voetgangers aan het fietspad toe te voegen. Wat zal het beleid van de Gemeente worden m.b.t. gladheidbestrijding op de voetpaden van de taluds?	10 Er is vigerend beleid m.b.t. gladheidbestrijding, deze beleidsregels worden gevolgd.	Nee
11. Om ons heen horen wij van vooral oudere bewoners dat zij het zeer onprettig vinden om van een ondergronds geplande tramhalte gebruik te moeten maken. In hoeverre denkt u dat de nu ondergronds geplande halte aansluit bij de voorkeur van de Amstelveense tramgebruikers?	11 In de uitwerkingsfase is het aspect sociale veiligheid onderdeel geweest van de uitwerking. Hierbij wordt bijv. de lift zo transparant mogelijk uitgevoerd en is er nagedacht over onoverzichtelijke hoeken. Veel zorg wordt besteed aan de openbare verlichting alsmede de uitwerking van de toeleidende wegen naar het kruispunt.	Nee



Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
12. Kunt u ons de cijfers verstrekken m.b.t. vandalisme, berovingen of nog ernstigere zaken bij de huidige ondergrondse tunneltjes naar de sneltram? 13. Kunt u exact aangeven hoeveel groen er gaat verdwijnen? Hoeveel bomen zullen er, na voltooiing van de reconstructie, weer aangeplant worden ter compensatie van de gekapte bomen? Waar denkt men nog plaats over te hebben voor de nieuw bomen aanplant ? 14. Heeft er ook onderzoek plaatsgevonden naar de aantallen voetgangers, fietsers, scooters, snor- en bromfietzers (langzaam verkeer) die dagelijks gebruik maken van de huidige kruising Sportlaan/Beneluxbaan en die straks allemaal individueel voorrang zullen hebben?	12 Het bureau DRI Centrale Informatie Organisatie van de politie in Amsterdam heeft buurtcijfers voor Amstelveen. Dit zijn algemene cijfers en niet specifiek genoeg om uw vraag te beantwoorden. 13 Het groen langs de Beneluxbaan en de kruisende wegen Sportlaan, Straat van Messina/Zonnestein en de Rembrandtweg/Saskia van Uylenburgweg zal veranderen. In het kader van de te realiseren ongelijkvloerse kruisingen zullen er noodzakelijkerwijs bomen moeten verdwijnen. Zonder het kappen van bomen zijn de ongelijkvloerse kruisingen niet te realiseren. Hoeveel bomen er precies gaan verdwijnen valt op dit moment nog niet aan te geven aangezien dit mede afhankelijk is van de uiteindelijke fasering van de aannemer die het werk gaat realiseren. Uitgangspunt tijdens de realisatie is wel zoveel mogelijk groen te behouden. Het uitgangspunt bij de herinrichting is het zoveel mogelijk herstellen en terugbrengen van de bestaande groene kwaliteiten. Doelstelling is om de bomen en beplantingen zo terug te brengen dat het aantrekkelijke groene karakter gehandhaafd blijft en de nadelige aspecten van beperkte zoninval in woningen en donkere, sociaal onveilige, hoeken worden vermeden. Afgesproken is dat de herinrichting van het groen gerealiseerd zal worden door de gemeente. De definitieve groenstructuur wordt in een later stadium door de gemeente uitgewerkt. 14 In de rapportage over de toekomstige verkeerssituatie is onderzocht of het beoogde verkeerssysteem het aanbod goed kan verwerken. Zie ook de algemene inleiding in deze NvB.	Nee Nee Nee



Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
15. Omdat het langzaam verkeer in de toekomst individueel en met voorrang gebruik gaat maken van de aan te leggen rotonde, is dit relevant voor de filevorming op de hellingen van de Sportlaan. Is dit ook doorberekend is in de milieuprognoses? 16. Is er ook rekening mee gehouden dat het aantal gebruikers van de tramhalte Sportlaan, naast de huidige ca. 3000 in- en uitstappers, zal stijgen als gevolg van het verdwijnen van de halte Marne? Als de in totaal 4000 in- en uitstappers, gelijkelijk verdeeld over 18 uur per dag, de kruising met voorrang oversteek, dan zouden dat al circa 220 voetgangers per uur zijn. Bovenop deze 4000 in- en uitstappers komen dan nog de reguliere aantallen overige fietsers en voetgangers die dagelijks gebruik maken van de oversteekplaatsen bij de kruising Beneluxbaan/Sportlaan. Wij laten het uiteraard aan rekenmeesters over om exact te bereken hoe hoog de piek en dal aantallen er uit zullen gaan zien, maar durven nu al te voorspellen dat het er rondom de spits veel meer dan 220 voetgangers per uur zullen zijn.	15 In de prognoses van het aantal tramvoertuigen en het aantal auto's op de Beneluxbaan is rekening gehouden met de verwachte groei van de hoeveelheden passagiers. Uit de verkeersmodellen, die ten grondslag liggen aan de milieuberekeningen (geluid en lucht), is niet gebleken dat er door de extra aantallen passagiers problemen gaan ontstaan op de oversteekpunten voor het langzaam verkeer bij de toe- en afritten van de Beneluxbaan. In de milieuberekeningen (geluid en lucht) is niet specifiek rekening gehouden met filevorming op de toe- en afritten van de Beneluxbaan, aangezien in deze berekeningen gewerkt wordt met een gemiddelde over het gehele etmaal. Een stilstaande auto met draaiende motor heeft meer milieubelasting dan een auto die door kan rijden. Algemeen beschouwd is de doorstroming op een rotonde over een geheel etmaal beter dan een kruispunt met verkeersregelininstallaties want auto's hoeven niet onnodig te wachten. 16 In de rapportage over de toekomstige verkeerssituatie is onderzocht of verkeerssysteem het aanbod goed kan verwerken. Zie ook de algemene inleiding in deze NvB.	Nee Nee



Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
17. Is dit extra aantal van 1000 in- en uitstappers ook meegenomen in de milieuprognoses als zijnde toekomstige extra gebruikers van de oversteekpunten waarvoor het verkeer op het talud moet stoppen? Zo ja, kunt u ons dan expliciete cijfers m.b.t. het totale langzame verkeer verschaffen die voor de huidige berekeningen gebruikt zijn?	17 Zie beantwoording bij punt 15.	Nee
18. Het Amstelveense Actieplan Luchtkwaliteit is vastgesteld in de raadsvergadering van 26 september 2007 en heeft een looptijd tot 2015. Wanneer zal er een nieuw Actieplan Luchtkwaliteit opgesteld en vastgesteld gaan worden? En in hoeverre zal dit nieuwe actieplan van invloed zijn op de huidige plannen m.b.t. het verhogen van de Sportlaan en de kruising bij de Beneluxbaan/Sportlaan?	18 Er is een voortdurende monitoring van luchtkwaliteit in Amstelveen. Amstelveen voldoet al geruime tijd aan de normeringen die gelden voor luchtkwaliteit. Er is geen aanleiding een nieuw Actieplan op te stellen. Er wordt vooral ingezet op doorstromingsmaatregelen voor het verkeer omdat hieruit een behoorlijke luchtkwaliteitsverbetering kan worden gehaald.	Nee
19. Heeft de gemeente Amstelveen zelf besloten dat de door de gemeente Amsterdam opgestelde vormvrije MER beoordeling ook maar meteen van toepassing is op alle gevolgen ie het deels verhogen van zowel de kruising als de Sportlaan met zich mee brengt? Is de gemeente Amstelveen inmiddels wel verplicht of op zijn minst bereid tot het opstellen van een Milieu Effect Rapportage m.b.t. de gevolgen van de herinrichting van de kruising Sportlaan/Beneluxbaan?	19 Voor het project kan worden volstaan met een vormvrije m.e.r.-beoordeling op basis van Bijlage C en D Besluit m.e.r. De wijziging in het ontwerp van de ongelijkvloerse kruising Beneluxbaan/Sportlaan maakt deze redenering niet anders. In de vormvrije m.e.r.-beoordeling is op basis van diverse onderzoeksrapporten geconcludeerd dat het project geen nadelige gevolgen heeft voor het milieu en dat er geen sprake is van een MER-plichtig of MER-beoordelingsplichtig project. De onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan met een wijziging van het ontwerp van de ongelijkvloerse kruising Beneluxbaan/Sportlaan kunnen als een addendum op de uitgevoerde m.e.r.-beoordeling worden beschouwd. Deze onderzoeken geven geen aanleiding om de conclusie dat het project geen nadelige gevolgen heeft voor het milieu aan te passen.	Nee
20. Is de toekomstige voorrangregel voor het langzame verkeer in de huidige berekeningen al meegenomen?	20 In de rapportage over de toekomstige verkeerssituatie is onderzocht of verkeerssysteem het aanbod goed kan verwerken. Zie ook de algemene inleiding in deze NvB.	Nee



Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
21. Over hoeveel meter zullen de wachtrijen zich in de toekomst op de Sportlaan oost en west uitstrekken? 22. Ook hier vragen wij ons af of er in de huidige rekenresultaten van de milieuprognoses al mee berekend is dat de auto's frequent over een behoorlijke lengte vooral op een talud en verder op maaiveld niveau zullen stilstaan, gas geven en weer stilstaan i.v.m. het vele langzame verkeer dat allemaal individueel voorrang zal hebben op al het autoverkeer. 23. Is het verdwijnen van minimaal 47 bomen en een aantal groenstroken ook al mee berekend in de milieuprognoses? 24. In het onderzoeksrapport "Onderzoek luchtkwaliteit bestemmingsplan ongelijkvloerse kruisingen Beneluxbaan Amstelveenlijn" staat onder 4 'overige kenmerken': De open tunnelbakken zijn ingevoerd als een normaal wegtype met een verdiepte ligging. Overige wegen zijn als normaal wegtype ingevoerd. Is er bij deze berekeningen dan wel rekening gehouden met een, dicht bij de woningen liggend, 3 meter hoog talud met een hellingspercentage van 4 %?	21 In de rapportage over de toekomstige verkeerssituatie is onderzocht of het beoogde verkeerssysteem het aanbod goed kan verwerken. Zie ook de algemene inleiding in deze Nota van Beantwoording. 22 Zie beantwoording bij punten 8 en 15. 23 In de geluidberekeningen wordt geen rekening gehouden met een eventueel afschermend effect van het bladerdak van bomen. Enerzijds komt dit doordat over dit effect geen eenduidige uitspraak is te doen en anderzijds als er al een effect is dan is dit er alleen in de zomerperiode als de loofbomen een bladerdak hebben. Sommige bomen en struiken hebben een luchtzuiverende werking en houden fijnstof tegen. De concentratie aan fijnstof zal in 2020 maximaal $22 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedragen op 10 m afstand van de rand van de weg. Dit is nog ruim beneden de grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. 24 In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (Rbl) is beschreven hoe een weg op maaiveld of in een verdiepte ligging of op een helling gemodelleerd moet worden. Dit is toegepast voor de verdiepte ligging van de Beneluxbaan, de toe- en afritten van de Sportlaan naar de Beneluxbaan en de Sportlaan zelf. Er is dus in het model zeker rekening gehouden met de dichtbij de woningen gelegen toe- en afritten. De hoogteligging/helling van de weg zelf heeft bij de luchtkwaliteitsberekeningen nauwelijks of geen effect op de optredende concentratie aan fijnstof en stikstofdioxide.	Nee Nee Nee Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
	25. Waarom is er dan toch voor gekozen om juist de bewoners van de woningen aan de Sportlaan (Theems, Matterhorn en Maarten Lutherweg) te belasten met een talud inclusief een grotere luchtvervuiling en permanente overlast en bijvoorbeeld de (vooral) kantoorbouw bij Kronenburg te ontzien door daar wel te kiezen voor een geheel verdiepte kruising? Waarom heeft de Gemeente de betrokkenen niet vooraf gericht geïnformeerd en/of over dit onderwerp een enquête gehouden?	25 In de algemene inleiding in deze NvB is aangegeven hoe de planvorming tot stand is gekomen en wat de uitkomst hiervan was voor de kruising Beneluxbaan/Sportlaan.	Nee
	26. Kunt u ons de garantie geven dat u zich tot het uiterste zal inspannen om ervoor te zorgen dat het nieuwe trammaterieel voor de Amstelveenlijn ook de komende 30 jaar toegankelijk zal zijn voor scootmobielen ?	26 De stadsregio is de verantwoordelijk voor de aanschaf van materieel. Het trammaterieel is toegankelijk voor mensen met een beperking maar niet toegankelijk voor een scootmobiel.	Nee
	27. Is de Gemeente Amstelveen bereid om de huidige plannen dusdanig aan te passen zodat niet alle nadelige gevolgen bij de omwonenden en gebruikers van de Sportlaan komen te liggen. Hierbij laten we de overlast die de ombouw van de Amstelveenlijn op zich zal veroorzaken, buiten beschouwing.	27 De Stadsregio is verantwoordelijk voor de planvorming. De gemeenteraad van Amstelveen heeft ingestemd met voorstel van de stadsregio voor het huidige plan.	Nee
	28. Is de Gemeente Amstelveen bereid om in ieder geval nog een degelijke Milieu Effect Rapportage te laten opstellen.	28 Zie beantwoording bij punt 19.	Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
9	<u>Reactie ontvangen per e-mail, Waternet 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. U heeft verzocht de WRK leiding ter hoogte van de gondel op te nemen in het bestemmingsplan. De WRK leiding is opgenomen in het bestemmingsplan Amstelveen Zuid-Oost 2015 met de daarbij behorende planregels welke niet wordt gewijzigd. We zien geen aanleiding het voorliggende ontwerp bestemmingsplan uit te breiden. In eerder genoemde overlegstructuur is de relatie tussen de WRK en de ongelijkvloerse kruising van de Sportlaan onderwerp van gesprek.	Nee



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Plan-aanpassing
10	<u>Reactie ontvangen per e-mail 3 februari 2016</u> 1. Groot ongemak voor mensen zoals ik die afhankelijk zijn voor het vervoer met de metro ivm het meenemen van de fiets 2. Buitensporige kosten voor volslagen overbodige aanleg van ongelijkvloerse kruisingen.	 1. De stadsregio is de verantwoordelijk voor de aanschaf van materieel. Er mag geen fiets meegenomen worden in een tram. 2. In de algemene inleiding in deze Nota van Beantwoording is aangegeven hoe gekomen is tot het besluit door de Stadsregio op 15 december 2015. De thans gekozen ontwerp oplossing heeft de instemming van de gemeenteraad gekregen. De ontwerp oplossing wordt gezien als betere inpassing in de omgeving.	 Nee Nee