



Nota van zienswijzen [Addendum](#) Uithoornlijn en Busverbinding Uithoorn

NL.IMRO.0451.BPOVLijn-OW01

Het ontwerp bestemmingsplan “Uithoornlijn en busverbinding Uithoorn” met identificatienummer NL.IMRO.0451.BPOVLijn-OW01 heeft met ingang van 21 september 2017 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen in het kader van artikel 3.8. van de Wet ruimtelijke ordening. Tijdens de periode van terinzagelegging kon eenieder schriftelijk zijn of haar zienswijze omtrent het ontwerp kenbaar maken.

In deze periode zijn 46 zienswijzen ingediend. 43 zienswijzen hebben geleid tot de Nota van Zienswijzen. De onderhavige drie zijn in deze addendum opgenomen.

Dit Addendum wordt aan de Nota Zienswijzen Uithoornlijn en busverbinding Uithoorn toegevoegd. Hierin worden drie zienswijzen beantwoord. Een hiervan is aangetekend verzonden en verdient op grond daarvan de formele beantwoording. Na een procescontrole is vervolgens gezien dat twee zienswijzen weliswaar in inhoud zijn beantwoord, maar geen eigen zienswijze nummer hebben ontvangen en daarom niet specifiek zijn behandeld. Dat wordt hiermee hersteld.

Gekozen is om deze nota op te bouwen uit vier delen.

Deel 1: In dit eerste gedeelte wordt het gehele proces en de besluitvorming van de totstandkoming van de Uithoorlijn per onderdeel beschreven.

Deel 2: in de zienswijzen komt een aantal onderwerpen meerdere keren naar voren. Gekozen is om voor deze onderwerpen een algemene beantwoording te schrijven per onderwerp. Hierbij wordt aangegeven wat de algemene reactie is, wat de reactie is van de gemeente en of het onderwerp aanleiding geeft om het ontwerpbestemmingsplan aan te passen.

Deel 3: in dit gedeelte is een tabel opgenomen waarin de ontvangen zienswijzen per indiener puntsgewijs worden behandeld. Links staat naast de nummering een beknopte opsomming van de punten uit de zienswijze en in de kolom daarnaast vindt per punt de beantwoording van de gemeente plaats. In de rechterkolom wordt aangegeven of de zienswijze aanleiding geeft tot aanpassingen van het bestemmingsplan. Daar waar de algemene beantwoording uit de delen 1 en 2 voldoende antwoord geeft op het ingediende punt wordt vanuit de tabel hier naar verwezen.

Deel 4: Naast aanpassingen die voortkomen uit de zienswijzen is er ook sprake van ambtelijke wijzigingen. Deze zijn in deel 4 beschreven.

DEEL 1 INLEIDING

Aanleiding

De aanleiding voor het opstellen van dit bestemmingsplan zijn de besluiten eind 2016 van de Vervoerregio Amsterdam¹, de provincie Noord-Holland, de gemeente Amstelveen en de gemeente Uithoorn om de 'Uithoornlijn' aan te leggen. Op 13 oktober 2016 heeft de gemeenteraad van Uithoorn ingestemd met de voorkeursvariant Uithoornlijn: het doortrekken van de vernieuwde Amstelveenlijn naar het dorpscentrum van Uithoorn. Daarnaast hebben de gemeente Amstelveen, op 9 november, de Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland, op 12 december en de regioaad van de Vervoerregio Amsterdam, op 13 december 2016, ingestemd met de voorkeursvariant.

De partijen hebben hiertoe besloten na een uitgebreid onderzoeks- en participatietraject.

Het onderzoek naar de Uithoornlijn is destijds gestart vanwege een aantal ontwikkelingen in het regionale openbaar vervoer met gevolgen voor de toekomst van de openbaar vervoerverbindingen tussen Uithoorn en Amstelveen en Amsterdam, welke in het gemeentelijk en regionaal beleid van groot belang worden geacht.

Door toenemende drukte op de wegen in Uithoorn en vooral in Amstelveen en Amsterdam ontstaan en verergeren doorstromingsproblemen, waardoor de rijtijden voor de bus langer worden. Daardoor neemt de betrouwbaarheid en de snelheid van het huidige buslijnnennet in kwaliteit af. Langere rijtijden betekenen ook hogere exploitatiekosten, waardoor het buslijnnennet steeds moeilijker exploiteerbaar wordt. Daarbij behoort de aanleg van vrijliggende busbanen in het stedelijk gebied van Amsterdam en Amstelveen niet tot de mogelijkheden. Daarnaast verhogen de bezuinigingsopgaven van het Rijk de druk om de busverbindingen te heroverwegen ("meer OV voor minder geld"). Uiteindelijk kan een negatieve spiraal ontstaan, met als mogelijk eindresultaat dat geen sprake meer is van een hoogwaardige verbinding.

De aanleg van de Noord/-Zuid metrolijn in Amsterdam zorgt ervoor dat het OV-netwerk in de regio verandert: het netwerk is meer gericht op hoogwaardige verbindingen als drager van het openbaar vervoer. Station Amsterdam Zuid is inmiddels een van de drukste stations van de regio. Door de aanleg van de Noord/Zuidlijn aan de noordkant en de vernieuwde Amstelveenlijn aan de zuidkant wordt het een nog belangrijker knooppunt in de noord-zuid verbinding.

¹ De Stadsregio Amsterdam heet sinds 1 januari 2017 Vervoerregio Amsterdam. Voor het gemak gebruiken we deze term zo veel mogelijk, ook wanneer wordt gerefereerd aan de tijd dat het nog Stadsregio heette.

Door de verbinding met station Amsterdam Zuid wordt de Amstelveenlijn één van de slagaders van het regionaal openbaar vervoer. In 2015 is na besluit gestart met de opwaardering van de huidige tramlijn tot een hoogwaardige tramverbinding tussen Amsterdam Zuid en Westwijk in Amstelveen. De Amstelveenlijn wordt hiermee betrouwbaarder, sneller en comfortabeler.

De eerder genoemde doorstromingsproblemen waren al een geruime tijd geleden aanleiding om te zoeken naar een kwaliteitsverbetering van de openbaar vervoer verbinding tussen Uithoorn en Amstelveen. Daartoe is in 2005 een onderzoek gestart onder de naam COVAU studie, naar een snelle busverbinding tussen Amstelveen en Uithoorn. In 2009 werd het voorkeustracé over de oude spoordijk in Uithoorn bestuurlijk vastgesteld. Toen bleek dat het opstelsterrein van de Amstelveenlijn op korte afstand van de gemeentegrens van Uithoorn zou komen, werd het interessant om de mogelijkheid te verkennen de Amstelveenlijn door te trekken naar Uithoorn. In 2012 is een quick scan naar de mogelijkheden voor het doortrekken uitgevoerd, gevolgd in 2013-2014 door een verkenning. Begin 2015 is vervolgens gestart met de planstudie, welke eind 2016 heeft geleid tot het voorkeursbesluit, waarover later meer.

De gemeente Uithoorn streeft naar toekomstbestendig openbaar vervoer. Daarbij is een hoogwaardige verbinding met Amsterdam van belang en wordt waarde gehecht aan de fijnmazige OV structuur in Uithoorn en de directe bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen in Amstelveen en Amsterdam vanuit verschillende wijken in Uithoorn.

Zoals hiervoor is geschetst, staat het huidige fijnmazige bussysteem onder druk, is er de noodzaak om “meer OV voor minder geld” te realiseren, zijn er belangrijke wijzigingen in het openbaar vervoer in en rond Amsterdam en biedt de vernieuwing van de Amstelveenlijn een mogelijkheid om de tramlijn door te trekken naar Uithoorn. Op basis van de uitgevoerde quickscan, verkenning en planstudie, is de Uithoornlijn de beste optie om binnen deze ontwikkelingen een duurzame en reizigersvriendelijke openbaar vervoer verbinding te realiseren en zo toekomstbestendig openbaar vervoer te behouden.

Quickscan

Het doel van de quickscan (bijlage 2, Quickscan verlenging HTV naar Uithoorn) was om te onderzoeken wat de effecten zijn van een doortrekking van de HTV (hoogwaardige tramverbinding) van Amstelveen Westwijk naar het busstation, dan wel het dorpscentrum van Uithoorn en zo inzichtelijk te maken of dit een lonkend perspectief is. De conclusie was als volgt: *De doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn sluit goed aan bij de ombouw Amstelveenlijn tot HTV. De investeringen in de HTV maken dat Uithoorn bij het doortrekken van de HTV een betrouwbaarder, comfortabeler en snellere verbinding met Amstelveen en Amsterdam krijgt.*

Verkenning

De quickscan gaf voldoende resultaat om een verkenning te starten naar een doortrekking naar Uithoorn. In 2013 – 2014 is deze Verkenning uitgevoerd (bijlage 3, Sporen naar Uithoorn, Verkenningenstudie doortrekking Amstelveenlijn naar Uithoorn). De conclusie van de verkenning was als volgt: *Het doortrekken van de Amstelveenlijn naar Busstation Uithoorn is mogelijk, betaalbaar en is een goede en toekomstvastе oplossing voor de reizigers op de corridor Amsterdam – Amstelveen – Uithoorn en de onderzoeksvraag kan positief worden beantwoord: Hoewel de verplaatsingstijd slechts licht afneemt is het openbaar vervoernetwerk robuuster en toekomstvaster en kan dit tegen substantieel lagere kosten worden geëxploiteerd.*

Planstudie

Naar aanleiding van de Verkenning besloot het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam in oktober 2014 verder onderzoek te doen naar de mogelijkheden voor het doortrekken van de vernieuwde Amstelveenlijn naar Uithoorn. Begin 2015 hebben ook de colleges van burgemeester en wethouders van Uithoorn en Amstelveen, ieder voor zich, bevestigd dat zij meedoen aan het onderzoek.

De planstudie had als doel: *“de realisatie van een betrouwbaar, toekomstvast openbaar vervoersysteem voor de reizigers uit de zuidrand van de Stadsregio Amsterdam, dat aansluit op de uitgangspunten van het nieuwe OV gericht op knooppunten en het bundelen van OV-stromen, zonder aan kwaliteit voor de reiziger in te boeten.”*

In deze planstudie is met verschillende onderzoeken inzichtelijk gemaakt of de Uithoornlijn ‘haalbaar, maakbaar, betaalbaar en wenselijk’ is. Het gaat hierbij om de volgende onderzoeken:

- Nut en noodzaak ingrepen zuidelijke corridor;
- Bus of tram naar Uithoorn;
- Tracékeuze Uithoornlijn;
- Haltes van de Uithoornlijn;
- Eindpunt Uithoornlijn;
- Inpassingsontwerp Uithoornlijn;
- Openbaar vervoer in de voorkeursvariant.

Deze onderzoeken zijn als bijlage gevoegd bij de bestemmingsplantoelichting.

Voorkeursbesluit

Al de input van de QuickScan, de Verkenning, de verschillende onderzoeken uit de planstudie en de meningen uit de participatie (zie kopje participatie verder in het stuk) heeft eind 2016 geleid tot het voorkeursbesluit van de verschillende partners. Met het nemen van het voorkeursbesluit eind 2016 hebben de gemeenten Amstelveen en Uithoorn, de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam gekozen voor de komst van de Uithoornlijn volgens de voorkeursvariant. Er is immers geen reëel alternatief.

Deze voorkeursvariant bestaat uit het doortrekken van de vernieuwde Amstelveenlijn naar het dorpscentrum van Uithoorn ter hoogte van de huidige bushalte Stationsstraat over het tracé van de Spoordijk. De tramhaltes zijn voorzien bij Aan de Zoom, het busstation Uithoorn en Dorpscentrum. De Uithoornlijn vervangt de huidige directe busverbindingen uit Uithoorn naar Amstelveen en Amsterdam, met uitzondering van een (niet met de tram concurrerende) busverbinding tussen Zijdelwaard en Amstelveen centrum. Daarmee is de planstudiefase afgerond en kon verder gegaan worden met de verdere uitwerking van de plannen.

Inpassingsontwerp

Parallel aan de planstudie is een inpassingsontwerp van het tramtracé gemaakt (zie bijlage 11 van de toelichting, Inpassingsontwerp van de Uithoornlijn). Dit is een ontwerp om te zien of, en op welke manier, de trambaan inpasbaar is. Hierin is gekeken naar een goede ruimtelijke en veilige inpassing van de trambaan met modern trammateriaal, inclusief de haltes en de benodigde parkeervoorzieningen voor fiets en auto. Daarin spelen allerlei aspecten en belangen: effecten voor de direct omwonenden, veiligheid, technische randvoorwaarden en beschikbare ruimte.

Om te komen tot een zo goed mogelijk ontwerp zijn door gerenommeerde bureaus onderzoeken uitgevoerd. Het gaat hier onder andere over geluid, trillingen, flora en fauna, bomeninventarisatie, water, parkeren en veiligheid.

Planuitwerkingsfase

Na het instemmen met het voorkeursbesluit in oktober 2016 is het project op 13 december 2016 gepromoveerd naar de planuitwerkingsfase. In de planuitwerkingsfase is de voorkeursvariant verder uitgewerkt en getoetst. Ten opzichte van de voorkeursvariant zijn enkele wijzigingen aangebracht, onder andere naar aanleiding van het participatietraject.

Met het nemen van het Uitvoeringsbesluit door de Regioraad van de Vervoerregio Amsterdam op 12 december 2017 is de planuitwerkingsfase afgerond. Het Uitvoeringsbesluit geeft een overzicht van aanpassingen van het onderwerp, (financiële en juridische) gevolgen van de keuzes omgevingsfactoren, risico's en aandachtspunten voor realisatie. Waarna gestart kan worden met de aanbesteding van de aanleg van de Uithoornlijn. Alvorens de Regioraad van de Vervoerregio Amsterdam het besluit heeft genomen heeft de gemeenteraad van Uithoorn op 2 november 2017 positief geadviseerd op het Uitvoeringsbesluit. Dit advies is meegegeven aan de Regioraad.

In de bij het Uitvoeringsbesluit behorende Bestuursovereenkomst voor de realisatiefase van het project tussen de Vervoerregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland, Gemeente Uithoorn en Gemeente Amstelveen zijn afspraken gemaakt over de wijze waarop de Uithoornlijn wordt gerealiseerd en zijn de verantwoordelijkheden en de verdeling van de risico's vastgelegd.

Communicatie en Participatie

Aan een goede communicatie en participatie met de omgeving wordt veel waarde gehecht omdat het project een grote impact heeft op de omgeving. Daarom is hier vanaf de start van de planstudie veel aandacht voor geweest.

In maart 2015 hebben 900 huishoudens direct aan of in de nabijheid van het beoogde tracé een brief ontvangen over de start van de planstudie. Een persbericht heeft geresulteerd in berichten in de verschillende media.

Participatierondes

Verder zijn de direct aanwonenden in drie participatierondes (mei 2015, november 2015 en februari 2016) geïnformeerd over de voortgang van het proces en zoveel mogelijk over de te verwachten effecten in hun omgeving. Uit deze gesprekken kwam naar voren dat direct omwonenden het belangrijk vonden om betrokken en geïnformeerd te blijven bij het proces en mee te praten over ontwerp oplossingen die hun directe leefomgeving betreffen. Belangrijke zorgpunten van de omgeving waren (en zijn):

- Geluidsoverlast
- Verlies van uitzicht
- Minder privacy doordat de tram dichtbij huis komt
- Verkeersveiligheid en sociale veiligheid
- Waardevermindering huis

In de laatste ronde van zeven bijeenkomsten zijn ook de maatregelen om eventuele overlast van de tram voor de direct omwonenden te beperken, besproken. Deze onderwerpen hebben een prominente plek in de planstudie gekregen. Zo is naar aanleiding van de inbreng en vragen van bewoners een aantal (extra) deelonderzoeken uitgevoerd, waaronder:

- Een extra onderbouwing van nut en noodzaak van de Uithoornlijn
- Een extra onderzoek naar de tracékeuze
- Een onderzoek naar een alternatief eindpunt bij de N201
- Onderzoeken trillingen en geluid zijn in de tijd naar voren gehaald
- Een onderzoek naar de oversteek aan de Wederik

Klankbordgroep

In die periode is ook een klankbordgroep 'Veiligheid kruisingen' opgericht, waarin diverse organisaties en instellingen, waaronder scholen, zijn uitgenodigd mee te denken over de inrichting van de kruisingen om de veiligheid te waarborgen.

Inloopbijeenkomsten

Daarnaast hebben drie bredere inloopbijeenkomsten plaatsgevonden:

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

Tijdens de consultatieronde kon iedereen reageren op de voorkeursvariant en op de bijhorende rapporten. 363 reacties zijn toen ingediend, voornamelijk over de eerder genoemde onderwerpen. Daarnaast bestond een deel van een reacties uit steunbetuigingen voor de Uithoornlijn.

Maatregelen naar aanleiding van inspraak

Naar aanleiding van de verschillende participatierondes en de consultatieronde zijn naast de extra onderzoeken zoals eerder genoemd, de volgende maatregelen opgenomen in de definitieve voorkeursvariant:

- Er is een extra buslijn van Zijdelwaard naar Amstelveen Centrum toegevoegd.
- Geluid (stapeling van hinder), zicht en privacy; onder andere naast wettelijke vereiste maatregelen ook bovenwettelijke maatregelen
- Veiligheid op kruisingen; beoordeling trambaan op veiligheid door onafhankelijke commissie.

Planuitwerking

In de verdere planuitwerking van het afgelopen jaar, is sprake geweest van participatie in de vorm van themabijeenkomsten. Thema's waren (geluidwerende)zichtschermen, fietsoversteek Wederik, auto- en fietsparkeren, inrichting kruising Aan de Zoom. Het gaat hier om uitvoeringskwesties. Ook is met de bewoners gesproken over de nadere uitwerking van groene inpassing en over de wensen om overlast tijdens de bouw te gaan beperken.

Nieuwsbrief en website

Digitale nieuwsbrieven zijn en worden gemaakt waar geïnteresseerden zich (gratis) op kunnen abonneren. In de digitale nieuwsbrieven worden abonnees op de hoogte gehouden van de stand van zaken van de Uithoornlijn. Daarnaast staan op de website de nieuwsbrieven, besluiten en de eerdere onderzoeken.

Bestemmingsplan

De bestemmingsplanfase is de laatste fase in het bestuurlijke besluitvormingsproces dat nodig is om dit majeur infrastructureel openbaarvervoersproject te realiseren. Het gemeentebestuur toont in deze fase aan, dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Op basis van de planstudie fase, welke is afgerond met het bestuurlijk voorkeursbesluit eind 2016, het inpassingsontwerp en de aanvullende onderzoeken en uitwerkingen van de planuitwerking en de input uit de diverse participatierondes is een bestemmingsplan opgesteld voor het gehele tracé van de Uithoornlijn.

Daarnaast loopt nu al door Uithoorn van west naar oost een vrij liggende busbaan, ook wel de Zuid-tangent genoemd. Het bestemmingsplan 'Openbaar vervoersvoorziening Zuid-Tangent' dateert van 2002. Gekozen is om deze verbinding in zijn geheel binnen één bestemmingsplan te laten vallen. Met het juridisch en planologisch mogelijk maken van de Uithoornlijn in een bestemmingsplanprocedure is dit het moment om gelijktijdig het bestemmingsplan van de Zuid-tangent te actualiseren.

Voor het bestemmingsplan is onder andere door verdere uitwerking van het inpassingsontwerp en naar aanleiding van de participatierondes een aantal nieuwe onderzoeken uitgevoerd, zoals met betrekking tot de Aanmeldingsnotitie in het kader van vormvrije m.e.r.-beoordeling en een bodemonderzoek. Daarnaast zijn onderzoeken opnieuw uitgevoerd of is een verdiepingsslag gemaakt. Deze onderzoeken zijn wederom uitgevoerd door gerenommeerdere bedrijven en daar waar nodig, is voor een second opinion een ander onderzoeksbureau ingeschakeld.

Op basis van het uitgebreide voortraject, zoals hiervoor is beschreven, en omdat ten tijde van het voorontwerp de planuitwerking nog maar net was gestart en er aldus nog maar nauwelijks verdere uitwerking ter inspraaklegging was, is besloten om het voorontwerp-bestemmingsplan niet in de inspraak te brengen. Het voorontwerpbestemmingsplan is in het kader van het vooroverleg toegezonden naar bestuurlijke instanties, waarbij de gelegenheid is geboden om een reactie te geven op het plan. Naar aanleiding hiervan zijn 12 bestuurlijke reacties binnengekomen. In deze nota is in deel 4 tevens een passage opgenomen over de ambtelijke wijzigingen die doorgevoerd zijn in het ontwerpbestemmingsplan, ten opzichte van het voorontwerp-bestemmingsplan.

Naar aanleiding van de reacties en de ambtelijke wijzigingen is het voorontwerp-bestemmingsplan aangepast en heeft het ontwerpbestemmingsplan 6 weken ter inzage gelegen. Deze ter inzage legging heeft geresulteerd in deze nota zienswijzen.

Conclusie

Alle vergaarde informatie leidt tot de stellige overtuiging bij het gemeentebestuur, dat de voor Uithoorn optimale oplossing wordt bereikt.

Het gemeentebestuur onderschrijft – na uitgebreide en zeer kritische toetsing – de uitkomsten van de onderzoeken volmondig.

Professionele onderzoeksresultaten, een democratisch besluitvormingsproces op gemeentelijk, regionaal en provinciaal niveau en de noodzaak van een optimale en toekomstbestendige hoogwaardige openbaar-vervoersverbinding maken het noodzakelijk, deze bestemmingsplanprocedure voort te zetten.

Deel 2 ALGEMENE BEANTWOORDING

In dit gedeelte wordt een algemene beantwoording gegeven op de volgende onderwerpen;

2.1	(Elektrische) bus of tram	2.9	Maximale snelheid tram
2.2	Alternatieve oplossingen en halte N201	2.10	Bereikbaarheid
2.3	Parkeren	2.11	Geluid
2.4	Flora en Fauna	2.12	Lichthinder en hoogte lichtmasten
2.5	Schade aan woningen door trillingen	2.13	Fijnstof
2.6	Het talud Admiraal de Ruyterlaan	2.14	Bovenleidingen
2.7	Veiligheid overgangen	2.15	Waardedaling woningen
2.8	Sociale veiligheid	2.16	Financiën

2.1 (Elektrische) bus of tram

Reactie

Insprekers zijn van mening dat het onvoldoende duidelijk is waarom gekozen is voor de tram in plaats van een bus. Ze zijn tevens van mening dat in de huidige besluitvorming onvoldoende aandacht is besteed aan hoe elektrische bussen zich verhouden tot de tram.

Reactie gemeente

Voortraject

In 2015 is besloten om de huidige tramverbinding tussen Amsterdam-Zuid en Westwijk in Amstelveen op te waarderen tot een hoogwaardige tramlijn. De Amstelveenlijn wordt hiermee betrouwbaarder, sneller en comfortabeler. Toen bleek dat het tracé van de vernieuwde Amstelveenlijn vrijwel tot Uithoorn zou komen en het opstel terrein van de Amstelveenlijn op korte afstand van de gemeentegrens van Uithoorn, werd het interessant om de mogelijkheid te verkennen om dit tracé door te trekken naar Uithoorn. Zoals in deel 1 van deze nota is aangegeven is voor het waarborgen van een HOV-kwaliteit een vrijliggende OV-baan noodzakelijk. Daarbij behoort de aanleg van

vrijliggende busbanen in het stedelijk gebied van Amsterdam en Amstelveen niet tot de mogelijkheden. Om te kijken wat de beste oplossing voor Uithoorn is, is in het voortraject van de Uithoornlijn gekeken of een tram- of busverbinding de voorkeur had. Dit is gedaan op basis van 5 mogelijke varianten voor de bus en voor de tram (bijlage 6a, Bus of tram naar Uithoorn en bijlage 6b, Analyse varianten bus of tram). Aan de hand van een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) is gekeken naar directe kosten, de kwalitatieve effecten en de externe effecten van de varianten (zie bijlage 7, Maatschappelijke kosten en baten voorkeursvariant). Geconcludeerd is dat beide busvarianten een matige tot goede vervoerskwaliteit opleveren, maar niet bijdragen aan de bezuinigingsopgave op de exploitatie van het openbaar vervoer. Daarentegen kwam naar voren dat doortrekking van de tram naar Uithoorn zorgt voor een goede vervoerskwaliteit, afname van de reistijd voor de meeste reizigers en de grootste bijdrage aan de bezuinigingsdoelstellingen (meer of voor minder geld) van het rijk.

Op basis hiervan is in november 2015 door de stuurgroep Uithoornlijn besloten alleen de tramvarianten nader te onderzoeken.

Participatie

Zoals eerder aangegeven is in het gehele traject aandacht besteed aan het betrekken van de direct omwonenden door middel van een uitgebreid participatietraject. Een van de geuite zorgen ging over geluid.

Projectorganisatie Uithoornlijn heeft vanwege deze zorgen uitgezocht wat het verschil is tussen een standaard bus en een Uithoornlijntram. Hierbij zijn de volgende vragen aan bod gekomen:

1. Wat is de gemiddelde geluidsbelasting van de Uithoornlijn?
2. Moeten er eventueel geluidsreducerende maatregelen worden getroffen?

Beide onderwerpen zijn tijdens de drie participatieavonden besproken. Bij de vergelijking bleek dat een tram minder geluid maakt dan een bus én dat de ondergrond van een trambaan ook veel kan bijdragen aan geluidsreductie. Een grasbaan of ballastbed is geluidsreducerend. Projectorganisatie Uithoornlijn heeft er in het inpassingsontwerp voor gekozen om over het tracé in de bocht bij Buitendijks tot aan de Randweg een van deze typen ondergrond op te nemen.

Elektrische bussen

Elektrische bussen zorgen weliswaar voor schoner of dan de huidige bussen, maar vormen geen oplossing voor de problemen van de doorstroming. Een tram heeft een positief milieu-effect, dat met bijvoorbeeld elektrische bussen ook behaald kan worden, maar dat is geen doorslaggevend argument voor de keuze geweest. Het primaire doel is het borgen van een goede openbaarvervoerverbinding. Daarbij is het bussysteem, of dit nu elektrische bussen zijn of dieselbussen, veel duurder. Dat is ook een belangrijke reden voor de keuze voor de tram.

Conclusie

Op basis van bovenstaande is een juiste afweging gemaakt tussen de (elektrische) bus en de tram. Bij die afweging zijn alle voor- en nadelen tegen elkaar afgezet. Hierbij komt duidelijk naar voren dat de tram voor Uithoorn de beste oplossing biedt voor nu en de komende jaren.

Aanpassing aan het bestemmingsplan

Niet van toepassing.

2.2 Alternatieve oplossingen (en halte N201)

Reactie

Er wordt bezwaar gemaakt tegen het gekozen tracé van de trambaan. Daarnaast wordt gevraagd of er mogelijkheden zijn om het tracé te verlagen/ondergronds aan te leggen. Er is niets of onvoldoende gedaan met alternatieve oplossingen. Tevens wordt meerdere keren het voorstel gedaan om een tramhalte te realiseren bij de N201 ter hoogte van de McDonald's, zowel als tussenhalt als eindhalte.

Reactie gemeente

Alternatieve oplossingen

Naast onderstaande tekst wordt tevens verwezen naar de inleiding in deel 1 van deze nota van zienswijze.

Bij de start van de planstudie is uitgegaan van het tracé over de Spoordijk. Dat kwam als meest kansrijk uit eerdere verkenningen². Op verzoek van omwonenden is tijdens deze planstudie nogmaals naar alternatieve tracés gekeken. Tijdens de tracéstudie is goed gekeken naar de inpassing van een trambaan bij drie verschillende tracés in Uithoorn; zijnde over de voormalige Spoordijk, langs de Zijdelweg en langs Europarei. De Zijdelweg viel af vanwege de extra complexiteit die ontstond bij het inpassen van een trambaan. Bij de oude spoordijk is een trambaan goed in te passen en bij de kruispunten is het aanbod van verkeer relatief laag. Bij de Zijdelweg moet meer geld uitgetrokken worden om een inpassing mogelijk te maken en ontstaat bij kruispunten, zoals bij In het Rond, een veel complexere verkeerssituatie dan bij Randweg of Aan de Zoom. Daardoor kost de inpassing van een tram op de Zijdelweg meer en levert het minder op aan kwaliteit voor ov en overig verkeer. Bij het tracé langs Europarei ligt

² De Verkenningenstudie Uithoorlijn (Stadsregio Amsterdam, 2014)

het aantal reizigers lager dan bij het Spoorlijntracé doordat het tracé aan de rand van de bebouwde kom ligt. De jaarlijkse exploitatiekosten zijn mede daardoor hoger. Ook de reistijd op dit tracé is langer. Bovendien komt de tram dan niet bij het busstation Uithoorn.

Uit de tracéstudie bleek dat de verschillen tussen de tracés dusdanig waren, dat overduidelijk voor tracé Spoorlijn gekozen kon worden. Er zijn meerdere argumenten voor dit voorkeurstacé. De busbaan kan eenvoudig worden omgebouwd tot een gecombineerde tram-busbaan. De betrouwbaarheid van het Spoorlijntracé is groot omdat het tracé een volledig vrije baan is met weinig kruisingen. Voor het tracé hoeft minimaal grond aangekocht te worden en de technische ondergrond is al geschikt doordat deze is aangelegd om de belasting van een goederentrein te kunnen dragen.

Om die reden acht de gemeente (en de gehele projectorganisatie Uithoornlijn) het niet nodig om nog een keer een bureau te vragen de tracéstudie te herzien. Tijdens de participatieavonden is uitvoerig ingegaan op de mogelijkheden voor het inpassen van de trambaan via dit voorkeurstacé. Een wens vanuit de omgeving is om de trambaan zo verdiept mogelijk (of geheel verdiept) aan te leggen. Ruimtelijk is dit niet goed in te passen. Een trambaan kan slechts een gering hellingspercentage aan. Daardoor duurt het vrij lang voor een tram op de gewenste diepte is. Daarnaast is dit kostentechnisch niet acceptabel en voor de veiligheid niet mogelijk. Ruimtelijk past de trambaan op het huidige maaiveld. Deze inpassing voldoet aan wet als het gaat om geluidshinder, trillingen en veiligheid bij kruispunten.

Halte N201

Een mogelijke halte bij de N201, Randweg, is als tussenhalte buiten beschouwing gelaten. De reden is dat in de schil van 800 meter invloedsgebied rondom deze halte maar voor 20% is bebouwd. Deze halte heeft alleen meerwaarde als er meer bebouwing omheen komt of als op een andere manier reizigers worden gegenereerd. Bij een doortrekking van de tram tot aan de N201 en niet verder ligt de eindhalte aan de rand van het bebouwde gebied. Het verzorgingsgebied van de eindhalte is daardoor klein (circa 450 reizigers) en de halte ligt voor veel wijken in Uithoorn buiten de gebruikelijk aan te houden cirkel van 800 meter voor HOV. Voor realisatie van een eindpunt bij de N201 moet een aanzienlijke hoeveelheid grond worden aangekocht.

Een eindpunt bij de N201 heeft tot gevolg dat het busstation van Uithoorn moet worden verplaatst naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Verschillende buslijnen zullen immers de tramhalte moeten aandoen voor een overstap van bus op tram. Dit heeft gevolgen voor het busvervoer (aantal en routes) binnen Uithoorn. Voor informatie wordt verwezen naar bijlage 8a en 9 van de toelichting bij het bestemmingsplan.

Naar aanleiding van de motie “Een Uithoornlijn met P+R” d.d. 9 november 2016 van de gemeenteraad van Amstelveen is er nader onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van een P+R-plus-halte ter hoogte van de N201 van de Uithoornlijn.

Dat onderzoek heeft in 2017 plaatsgevonden. In het onderzoek is gekeken naar de vervoerspotentie, het effect op het ov-gebruik, de ontsluiting van de P+R en de milieuaspecten. Het aantal reizigers ten opzichte van de beoogde kosten voor de exploitatie van een extra halte bij een P+R blijkt zeer laag te zijn. Er wordt uitgegaan van

ca. 100 gebruikers van de P+R per dag, waarbij de exploitatiekosten op €0,42 mln. per jaar (inclusief kapitaallasten) worden geraamd. De berekeningen laten zien dat de exploitatiekosten bij de Uithoornlijn op jaarbasis per reiziger per werkdag ca. € 400,- bedragen. Een extra reiziger bij de P+R kost echter ca. € 4.200,- per jaar en is daarmee 10x zo duur als een reiziger van een van de drie haltes in Uithoorn.

Aan de gemeenteraad is op 3 oktober 2017 bericht dat in het Bestuurlijk Overleg van 20 september is besloten om op basis van de resultaten uit deze quickscan en uit gesprekken tussen de gemeente Uithoorn, de gemeente Amstelveen, de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam, een halte bij een P+R ter hoogte van de N201 van de Uithoornlijn niet verder uit te werken.

Conclusie

Zoals ook in deel 1 de inleiding te lezen is, is al meerdere malen gekeken naar alternatieve tracés. Na een goed afgewogen proces is bestuurlijk besloten om te kiezen voor het tracé over de oude Spoordijk. Opnieuw onderzoek uit laten voeren naar alternatieve tracés is dan ook niet meer aan de orde. Een halte bij een P+R ter hoogte van de N201 wordt niet verder uitgewerkt, omdat de vervoerpotentie erg laag blijkt te zijn, zijn de kosten per reiziger die gebruik gaat maken van de halte significant hoger dan bij de drie haltes in Uithoorn.

Aanpassing aan het bestemmingsplan

Niet van toepassing.

2.3 Parkeren

Reactie

Indieners geven aan dat in de wijken enorme parkeeroverlast van auto's ontstaat door de aantrekkende werking van de nieuwe haltes.

Reactie gemeente

In het onderzoek 'Haltes van de Uithoornlijn' (bijlage 8a behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan) is de eerste basis gelegd met uitgangspunten hoeveel parkeerplaatsen voor zowel auto's als fietsen nodig zijn bij de drie haltes. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen het te verwachten aantal reizigers afkomstig uit Uithoorn zelf die met de fiets of auto komen en reizigers afkomstig van buiten Uithoorn.

De invloedsgebieden van de drie haltes overlappen elkaar. Met het invloedsgebied van een halte wordt aangegeven hoe ver mensen bereid zijn te lopen naar de halte. Hieruit blijkt een verwachte behoefte van 46 parkeerplekken voor reizigers uit Uithoorn. Deze behoefte aan parkeerplekken voor de reizigers uit Uithoorn die met de auto

naar de tramhalte komen, is niet strikt te verdelen over de drie haltes. Daarnaast is sturing mogelijk: de keuze van de opstaphalte is afhankelijk van de hoeveelheid vrije parkeerplaatsen en de bereikbaarheid daarvan. Naast de 46 parkeerplaatsen voor reizigers uit Uithoorn is op basis van onderzoek en vergelijking met andere HOV-haltes vastgesteld dat 40 parkeerplaatsen voor auto's nodig zijn voor reizigers van buiten Uithoorn. Op het totaal van de verkeersintensiteit van de wegen rondom de haltes zal dat tot weinig effect resulteren. In totaal zijn dit 86 parkeerplaatsen. Uit onderzoek is gebleken dat bij de halte Aan de Zoom en bij het busstation enig dubbelgebruik mogelijk is. Hierdoor is de parkeeropgave vastgesteld op 66 aan te leggen plekken.

Halte Uithoorn Centrum

Vanwege de ligging aan de rand van de kern van Uithoorn, aan een hoofdontsluitingsweg vanaf de N201, de bereikbaarheid en beschikbare ruimte ligt het voor de hand de parkeerplaatsen voor regionale autoreizigers te concentreren bij halte Uithoorn Centrum. Het bestaande parkeerterrein ten behoeve van het dorpscentrum wordt uitgebreid met 38 parkeerplaatsen. Ten tijde van het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan konden hier 29 plaatsen worden gerealiseerd, maar door een betere inrichting wordt extra ruimte gecreëerd. Om aan de parkeerbehoefte ten behoeve van de Uithoornlijn te voldoen worden in de omgeving van het Dorpscentrum nog 2 nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd (dit was 11). Deze worden gerealiseerd aan de Wilhelminakade. Dit is gekozen na overleg met Waternet. In de toelichting wordt deze locatie opgenomen.

In het ontwerpbestemmingsplan was de locatie voor de 2 (voorheen 11) plekken nog niet bepaald. De daarin opgenomen optie van het Spoorhuis heeft nog steeds de voorkeur van de gemeente. Dit is echter particulier terrein en afspraken hierover zijn nog niet gemaakt. De derde optie, namelijk aan de Amsterdamseweg, is inmiddels niet meer aan de orde.

Aan de Zoom en Uithoorn Station

Voor de andere twee haltes, Aan de Zoom en Uithoorn Station, is een onderzoek (Aanvullend parkeeronderzoek Uithoornlijn, bijlage 8b van de toelichting van het bestemmingsplan) gedaan om te bepalen in hoeverre extra parkeerplaatsen moeten worden aangelegd. Dit onderzoek heeft op meerdere dagen en op meerdere tijdstippen plaatsgevonden om een zo goed mogelijk beeld van de huidige situatie in bezetting te krijgen. Uit het parkeeronderzoek van de omliggende straten bij de haltes blijkt dat enig dubbelgebruik mogelijk is. Samen met de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen zal dit de parkeervraag die verwacht wordt faciliteren.

Ondanks dat volgens het parkeeronderzoek ruim voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is, is er bij de haltes Aan de Zoom en Uithoorn Station toch voor gekozen het aantal parkeerplaatsen dat voor dubbelgebruik in aanmerking komt, beperkt te houden. Tramreizigers willen immers zo dicht mogelijk bij de halte-parkeren en juist daar is de parkeerdruk hoger dan in het gehele gebied dat door Ecorys is onderzocht.

In verband met de bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen en het voorkomen van een hogere parkeerdruk in de wijk De Legmeer, is gekozen om de 16 extra parkeerplekken te realiseren langs de Faunalaan, ten zuiden van de ontsluiting van Beleef Buitendijks. Voor het doodlopende deel van Aan de Zoom wordt onderzocht hoe de verkeerssituatie kan worden geoptimaliseerd.

Bij de halte Uithoorn Station kan parkeren grotendeels geregeld worden middels de bestaande parkeervoorzieningen. Een kleine uitbreiding van in totaal 10 auto parkeerplaatsen vindt plaats in de Beellaan.

Voorwaardelijke verplichting

Om te waarborgen dat op iedere locatie de juiste hoeveelheid aan parkeerplaatsen voor auto's en fietsen wordt aangelegd en in stand wordt gehouden, is in artikel 3.3.3. van de regels een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Op de verbeelding behorende bij dit bestemmingsplan zijn de parkeerlocaties aangeduid.

Conclusie

Aan de extra parkeervraag, naar aanleiding van de uitgevoerde onderzoeken, wordt voldaan door de aanleg van voldoende nieuwe parkeerplaatsen. Van overlast in de wijken zal om die reden geen sprake zijn. De extra auto's op het totaal van de verkeersintensiteit van de wegen rondom de haltes zal tot weinig effect resulteren.

Aanpassing aan het bestemmingsplan

De locatie bij het Spoorhuis heeft de voorkeur van de gemeente. Deze locatie heeft op dit moment ook al de bestemming parkeren en is een particulier, afgesloten terrein. Afspraken met de eigenaar over het gebruik zijn echter nog niet afgerond. Bovendien heeft de exploitant van het Spoorhuis een zienswijze ingediend dat de wens bestaat om hier een andere bestemming te ontwikkelen. Naar aanleiding hiervan wordt deze locatie nu niet opgenomen en zodoende uit de verbeelding gehaald. Evenals de locatie aan de Amsterdamseweg. De regels krijgt artikel 3.3.3 een extra sublid. Hiermee kan het bevoegd gezag middels een omgevingsvergunning afwijken om ergens anders deze 2 parkeerplaatsen te realiseren, zodat ook de locatie bij het Spoorhuis mogelijk is voor parkeren als deze toch beschikbaar komt. Hierdoor wordt geregeld dat als de locatie toch nog beschikbaar is en haalbaar mocht blijken, realisatie van parkeerplaatsen alsnog mogelijk is en dat hiermee de locatie aan de Wilhelminakade kan komen te vervallen. De aanvullende parkeeropgave wordt nu gerealiseerd aan de Wilhelminakade. Parkeren is hier al mogelijk binnen de vigerende bestemming. Om de realisatie van de parkeeropgave te garanderen is een voorwaardelijke verplichting opgenomen dat aan de parkeer opgave is voldaan voor openstelling van de tram.

2.4 Flora en Fauna

Reactie

Indieners maken bezwaar tegen de aanleg van de tramlijn vanwege de aantasting van de flora en fauna. Hiermee is in het proces van de totstandkoming van de Uithoornlijn onvoldoende rekening mee gehouden.

Reactie gemeente

De gemeente hecht veel waarde aan de groene kwaliteit van het gebied rond het tracé maar heeft hierin een belangenafweging moeten maken. Het grootste deel van de Spoordijk is niet groen bestemd, maar was een braakliggend terrein dat uiteindelijk door struiken en andere niet aangeplante begroeiing een groen aanzicht heeft gekregen. Op dit deel van het tracé zal de begroeiing moeten worden verwijderd. Om belangen af te kunnen wegen zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd naar de mogelijke gevolgen voor natuurgebieden, flora en fauna in het kader van de Wet natuurbescherming.

Onderzoek

In december 2015 is door Movares een bomeninventarisatie gemaakt. Hierin zijn alle bomen in het plangebied in kaart gebracht. Gekeken is naar de soort en de diameter van de boom om zo de bomen op waarde te kunnen schatten.

Door Movares is in juni 2015 een quickscan uitgevoerd waarbij de effecten van de ruimtelijke ontwikkeling op de beschermde natuurgebieden en beschermde soorten zijn bepaald. Sinds 1 januari 2017 is echter de nieuwe Wet natuurbescherming van kracht. In dit kader is er ook een nieuwe quickscan³ uitgevoerd. Voor een aantal beschermde soorten zijn effecten niet uit te sluiten, maar kunnen effecten worden voorkomen door bepaalde maatregelen te treffen en de periode van de werkzaamheden aan te passen. Dit kan omdat veel beschermde soorten alleen in bepaalde seizoenen in het gebied aanwezig zijn en hier niet een heel jaar verblijven.

Huismussen

Zo is onder andere de huismus aangetroffen in het plangebied, waardoor een vervolgonderzoek (bijlage 17b bij de toelichting van het bestemmingsplan) noodzakelijk was. Middels dit onderzoek is bepaald hoe groot de omvang van de aanwezige mussenpopulatie is en welke mitigerende maatregelen genomen moeten worden. Naar aanleiding van het onderzoek door een ecooloog, is een ontheffing voor de huismus aangevraagd. In deze aanvraag moet aangetoond worden wat het belang van de

³ Verwijzing naar hoofdstuk 5 van de toelichting.

ingreep is en of er andere bevredigende oplossingen voorhanden zijn. Daarnaast dient inzichtelijk gemaakt te worden welke mitigerende maatregelen getroffen worden. Er is een concept ecologisch werkprotocol opgesteld op basis van de soortbeschermingstoets en de daarin opgenomen mitigerende en compenserende maatregelen en voorwaarden uit de ontheffing. Dit gaat specifiek in op de maatregelen die getroffen moeten worden om effecten op de huismus te voorkomen. Voor locatie van de nestkasten wordt nog overleg gepleegd met bewoners. Vervolgens worden de locaties opgenomen in het werkprotocol. Op 5 september 2017 is de ontheffing voor de huismus verleend door de Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland. De ontheffing zal als bijlage van de toelichting van dit bestemmingsplan worden toegevoegd.

Ecologische verbindingszone

Het tracé ligt ter hoogte van de oude spoordijk langs en deels in de ecologische verbindingszone. De oude spoordijk is in gebruik als wandel-/hondenuitlaat-gebied en er is een groene invulling ontstaan. De groenwaarde in de ecologische verbindingszone is door de gemeente zelf binnen het bestemmingsplan Legmeer-west aan deze strook toegekend en valt niet onder de Wet natuurbescherming en ook niet onder de NNN (Natuur Netwerk Nederland). De westelijke kant van de spoordijk valt binnen de ecologische zone; voor het te realiseren tracé is dat zeer beperkt, behalve bij de halte Aan de Zoom waar het beslag wat breder is. De ecologische verbindingszone wordt doorkruist voor de ontsluiting naar Buitendijks en het fietspad tussen Faunalaan en Aan de Zoom. In de huidige situatie vindt al doorkruising plaats door een fietspad. De te realiseren parkeerplekken aan de Faunalaan liggen langs de verbindingszone, de bestemming daar maakt parkeren al mogelijk. Een onderdeel van het ecologisch onderzoek was specifiek gericht op de ecologische verbindingszone, de spoordijk en de parkeerlocaties. De ecologische verbindingszone wordt door de beoogde werkzaamheden beïnvloed. Er vindt tijdelijk en permanent ruimtebeslag plaats met een andere gebruiksfunctie. Het effect is echter beperkt en in de ecologische scan wordt aangeraden om van de werkzaamheden gebruik te maken om voorzieningen te treffen om het gebruik van de ecologische verbindingszone te stimuleren. In de huidige situatie zijn door de gemeente al een ecotunnel en duiker geplaatst onder het fietspad, welke de ecologische verbindingszone doorkruist. De verbindingselementen blijven in de nieuwe situatie bestaan. Toegepaste aanvullende opties zijn waar mogelijk het gebruik van aangepaste armaturen en het aanbrengen van verbindende elementen daar waar de oever verdwijnt.

De effecten vallen niet onder (natuur)wetgeving en hebben zodoende geen juridische gevolgen. Het is aan de gemeente om deze effecten te beoordelen. De groene uitstraling van de ecologische verbindingszone blijft grotendeels gehandhaafd. Uitgangspunt van de tramlijn is een zo groen mogelijke inpassing. Hierin wordt voorzien door groene (begroeide) schermen op bijna het gehele tracé, bomen tegenover Meerkikker en het zoveel mogelijk behouden van bomen. Bomen van de Lijst waardevolle bomen Uithoorn worden gehandhaafd. Hieronder vallen de Rode Beuken aan de Stationsstraat.

Conclusie

Middels onderzoeken zijn de effecten op de flora en fauna in het gebied onderzocht. Tijdens de werkzaamheden dient voldaan te worden aan de algemene zorgplicht. Hierdoor zijn de negatieve effecten op de flora en fauna minimaal. Daarnaast dienen de mitigerende maatregelen voor de huismus conform de verleende ontheffing op juiste wijze te worden toegepast.

Aanpassing aan het bestemmingsplan

De inmiddels verkregen ontheffing voor de huismus wordt als bijlage bij de toelichting gevoegd. In de toelichting wordt hier in hoofdstuk 5.6 een verwijzing naar gemaakt.

2.5 Schade aan woningen door trillingen

Reactie

Indieners zijn van mening dat zij door de aanleg en de ingebruikname van de tram schade aan de woningen krijgen door trillingen.

Reactie gemeente

Ingebruikname tram

In de planuitwerkingsfase heeft een nadere analyse⁴ en uitwerking plaatsgevonden van de Quick Scan⁵ trillingen die is uitgevoerd in de planstudiefase. In deze nadere uitwerking is verder ingegaan op de trillingsverwachting voor de aandachtsgebieden Legmeer en Dorpscentrum die in de quickscan zijn genoemd.

Voor trillingshinder bestaat geen wetgeving, maar wel een richtlijn, de SBR richtlijn. Richtlijn A gaat over schade aan panden. Richtlijn B gaat over trillingshinder voor personen. Richtlijn C gaat over storing aan apparatuur. Richtlijn B wordt toegepast bij trillingshinder van vervoer over spoor en is veel strenger dan richtlijn A. De Richtlijn kent grenswaarden die niet overschreden mogen worden als gevolg waarvan slechts sprake mag zijn van geringe trilling naar de omgeving. Projectorganisatie Uithoornlijn heeft getoetst aan richtlijn B. De gehouden quickscan naar trillingen toont aan dat de trillingen niet boven de grenswaarde van richtlijn B (personen) komen. Daarnaast zijn

⁴ Uithoornlijn trillingenonderzoek, bijlage 19b

⁵ Quick scan trilling, bijlage 19a

ontwerptechnisch maatregelen opgenomen, waardoor overgangen van de ene ondergrond naar een andere geminimaliseerd zijn. Trillingen naar de omgeving worden hierdoor zoveel mogelijk gereduceerd. Zo dient bij de overgang van spoor in ballast naar spoor op betonplaat een overgangsconstructie te worden toegepast.

Op basis van de uitgevoerde analyse wordt geconcludeerd dat de trillingsniveaus die zullen optreden lager zijn dan de streefwaarden conform de SBR B-richtlijn. Schade aan bebouwing treedt op bij trillingsniveaus die beduidend hoger zijn dan de niveaus waarbij hinder wordt ervaren. Aangezien de trillingen onder de grenswaarden van richtlijn B (hinder) blijven, blijven zij dus ook onder de grenswaarde van richtlijn A (schade).

Om de omwonenden zekerheid te geven dat ontwerptechnische maatregelen ook worden toegepast bij de aanleg van de tramlijn, is in de regels een voorwaardelijke verplichting opgenomen in artikel 3.3.2 van de planregels. Hierin is de voorwaarde opgenomen dat bovengenoemde maatregelen uitgevoerd en in stand moeten worden gehouden voordat de tramlijn in gebruik wordt genomen.

Aanleg tram

Bovenstaande gaat over trilling door de ingebruikname van de tramlijn. Voor de bouw van de Uithoornlijn is het volgende van toepassing. Voordat de werkzaamheden van start gaan, is de aannemer verplicht de risicocontouren vast te leggen. Dat wil zeggen dat hij een grenslijn vast moet stellen waarbinnen alle mogelijke eigendommen fysiek beïnvloed kunnen worden door de realisatie. Vervolgens dient een onafhankelijk, bij het NIVRE aangesloten, bureau vooropnames (nulmetingen) uit te voeren van alle objecten gelegen binnen de vastgestelde risicocontouren. De vastgestelde statussen in de vooropnames gelden voor de aannemer als de uitgangspunten die gehandhaafd moeten worden. Indien door de werkzaamheden fysieke schade ontstaat aan de eigendommen binnen de risicocontouren, dan kunnen bewoners een schadeclaim bij de aannemer indienen.

Conclusie

Op basis van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat bij de geprognosticeerde trillingsniveaus door ingebruikname van de tram geen kans op schade aan bebouwing is te verwachten.

Aanpassingen aan het bestemmingsplan

Niet van toepassing.

2.6 Het talud Admiraal de Ruyterlaan

Reactie

Indieners spreken hun zorg uit over de stabiliteit van het talud ter hoogte van de Admiraal de Ruyterlaan.

Reactie gemeente

Zoals door de gemeente Uithoorn aan de bewoners van de Admiraal de Ruyterlaan is aangegeven ten aanzien van het gebruik door bewoners, moet uiteraard ook bij de aanleg en tijdens het gebruik van de trambaan voor de stabiliteit van het talud aan alle eisen worden voldaan.

Tijdens de aanleg wordt een bovenste laag van de dijk ontgraven waarop een fundering wordt gestort, dit geldt voor het gehele tracé. Beide werkzaamheden geven geen tot amper trillingen naar de omgeving. Nieuwe schermen langs het gehele tracé worden onderheid. Dit brengt wel trillingen met zich mee. Bij het talud Admiraal de Ruyterlaan komen geen nieuwe schermen, behalve bij de Admiraliteit.

De zorgen over een instabiel talud zijn uitvoerig tijdens de participatieavond besproken en onderzocht. Er zijn tekeningen en details gepresenteerd wat de te verwachten werkzaamheden zijn voor het weghalen van de busbaan en het aanbrengen van de gecombineerde trambusbaan. Die geven de projectorganisaties geen aanleiding voor zorgen over de stabiliteit van het talud.

Er zijn geotechnische onderzoeken beschikbaar en deze zijn voldoende voor het huidige uitwerkingsniveau van het ontwerp en het kunnen vaststellen van de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. De recente aanvullende geotechnische onderzoeken dienen voor nadere informatie voor de aannemers die in de aanbesteding tot een aanbidding moeten komen. Het aanvullende onderzoek dient dus voor de prijsvorming en is informatie voor het uiteindelijke uitvoeringsontwerp.

Monitoring

Voorafgaand aan de start van de bouwwerkzaamheden wordt gekeken naar de situatie van het talud. Eventueel kan een opname van het talud worden gedaan voorafgaand aan de werkzaamheden. Mocht er toch schade ontstaan dan kan goed beoordeeld worden of deze verband heeft met de werkzaamheden.

Conclusie

De beschikbare geotechnische onderzoeken laten zien dat er geen zorgen gemaakt hoeven te worden over een instabiel talud bij de geplande werkzaamheden. Hiermee is het bestemmingsplan uitvoerbaar. Door de uiteindelijke aannemer wordt nog een aanvullend onderzoek uitgevoerd.

Aanpassing aan het bestemmingsplan

Niet van toepassing

2.7 Veiligheid overgangen

Reactie

Indieners maken bezwaar tegen de tramlijn vanwege de veiligheid, omdat het tracé van de nieuwe tramlijn op een paar plaatsen bestaande en nieuwe overgangen doorkruist.

Reactie gemeente

Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Ook de gemeenteraad heeft hier extra aandacht aan besteed. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfasen tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid.

Safety case

Voor de Uithoornlijn wordt een zogeheten safety case gemaakt. Dat houdt in dat het gehele ontwerp expliciet op veiligheid wordt getoetst. Zowel op tramveiligheid (passagiers en bestuurders) als op veiligheid voor de andere verkeersdeelnemers bij kruisingen. Een safety case is onderdeel van het totale veiligheidsplan van alle onderdelen van de lijn. De safety case wordt ter advies voorgelegd aan de safety board (veiligheidscommissie die bestaat uit deskundigen van afdeling Metro en Tram van de gemeente Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam en het GVB) en door Inspectie Logistiek en Transport (ILT) als bevoegd gezag getoetst in het kader van de Wet lokaal spoor. De vergunning voor ingebruikname wordt pas afgegeven als aan alle voorwaarden wordt voldaan. Zonder deze vergunning kan de trambaan niet in gebruik genomen worden.

De kruispunten zijn getoetst op veiligheid. Per kruispunt is een analyse gemaakt om te kijken welke maatregelen nodig zijn. In het ontwerp worden maatregelen getroffen die voldoen aan de eisen. Hierbij kan gedacht worden aan tramwaarschuwingslichten, verkeerslichten of overwegbomen, maar ook aan de inrichting van de kruispunten. Bij iedere fase van de uitwerking van de tramlijn wordt gekeken of de maatregelen nog voldoen en of nog aanscherping noodzakelijk is.

Oversteek Aan de Zoom

Aan de oversteek bij Aan de Zoom is mede naar aanleiding van de reacties in de consultatieronde en een motie van de raad extra aandacht besteed. In de planuitwerkingsfase is, zoals afgesproken, nogmaals gekeken naar de veiligheid van de kruising Aan de Zoom. Daarbij is ook de genoemde motie van de gemeenteraad over slagbomen op deze kruising betrokken. Om deze kruising te bekijken heeft op 14 februari 2017 een expertsessie plaatsgevonden met deskundigen van de Vervoerregio Amsterdam, afdeling Metro en Tram van de gemeente Amsterdam en het Gemeentelijk Vervoerbedrijf Amsterdam (GVB). Zij zijn ter plaatse gaan kijken en naar aanleiding van deze sessie is een Veiligheidsbeschouwing opgesteld (bijlage 13b). Ook is aan de veiligheidsexpert van het technisch bureau dat de planuitwerkingsfase begeleidt, bureau Arcadis, een advies gevraagd (bijlage 13c). Op basis daarvan is door de deskundigen aangeraden het autoverkeer niet meer via de kruising bij Aan de Zoom te laten lopen, maar de ontsluiting voor auto's via de Faunalaan en dan richting Koningin Máximalaan te laten lopen. Niet zozeer vanwege de aantallen auto's, maar omdat de oversteek zonder autoverkeer veel overzichtelijker en zodoende nog veiliger kan worden ingericht.

Alle experts zijn van mening dat het weghalen van het autoverkeer op de kruising de veiligheid verbetert, omdat er dan een verkeersstroom minder op het kruispunt is (ontvlechten). Hierdoor kunnen er hele overwegbomen worden geplaatst in plaats van de halve die nodig zijn als er ook auto's zouden oversteken. Hele overwegbomen zijn veiliger voor fietsers want die kunnen dan niet zigzaggend proberen de overweg over te steken. De oversteek kan hierdoor overzichtelijker, duidelijker en veiliger ingericht worden voor de voetgangers en fietsers.

Toen het voorkeursbesluit werd genomen, was het de bedoeling dat de inrichting en de wijze van de ontsluiting van Beleef Buitendijks met de bewoners nader bekeken zou worden. In het inpassingsontwerp is daarom ook aangegeven dat deze aangepast kan worden als dat de wens van de bewoners is. Daarom was ook over dit onderwerp participatie met de bewoners voorzien. Echter door de verdere detaillering in de planuitwerkingsfase en de daarbij behorende veiligheidsadviezen zijn nieuwe inzichten over de veiligheid bij de inrichting van de kruising ontstaan. Het college van Uithoorn heeft daarom in mei 2017 besloten om de ontsluiting van de wijk Beleef Buitendijks voor autoverkeer na de komst van de Uithoornlijn via de Faunalaan te laten verlopen. Dit heeft een zeer positief effect op de veiligheid van de oversteek bij de halte Aan de Zoom. Naar aanleiding van reacties van bewoners heeft een raadsavond plaatsgevonden om bovenstaande keuze toe te lichten en is een werkgroep ingericht met bewoners om verdere keuzes en mogelijkheden rond de halte Aan de Zoom te bespreken.

Programma schoolgaande kinderen

Naast de veiligheid in en rondom het tracé is het ook van belang dat de schoolgaande kinderen bekend worden met een tram. Hiervoor bestaan speciale programma's die te zijner tijd worden ingezet op de scholen in de buurt.

Conclusie

Naar aanleiding van zorgen tijdens de participatie- en consultatierondes en de motie van de raad is extra aandacht besteed aan, en verder onderzoek gedaan naar, de veiligheid van de trambaan bij de kruisingen met verkeer. Voor de Uithoornlijn is een zogeheten safety case gemaakt. Voor de ingebruikname van het tracé dient aan alle veiligheidsvoorwaarden uit de safety case voldaan te zijn. Hiermee is de veiligheid gewaarborgd.

Aanpassing aan het bestemmingsplan

Niet van toepassing.

2.8 Sociale veiligheid

Reactie

Naast de bezwaren over de veiligheid op en rondom het spoor, zijn bewoners van mening dat daarnaast de sociale veiligheid onder druk komt te staan door de ingebruikname van de tram.

Reactie gemeente

Sociale veiligheid houdt in dat reizigers en personeel zich veilig voelen op de haltes en in de bus of tram. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden, net als het overige ov in Uithoorn. Bij sociale veiligheid spelen meerdere aspecten een rol, zoals agressief gedrag, criminaliteit, vandalisme, openbare dronkenschap, diefstal, verkoop en gebruik van verdovende middelen en bedelen.

Sociale veiligheid is een nadrukkelijk thema in het Programma van Eisen. Bij het ontwerpen van haltes wordt specifiek gekeken naar een veilige inrichting. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en 'schoon&heel'. Bij alle halten wordt rekening gehouden met zichtlijnen, voldoende verlichting en algemene veiligheid en komen er, in lijn met wensen van inwoners, camera's op de haltes net als op de haltes op de rest van de lijn. Daarnaast is er camerabewaking in de voertuigen en moet de vervoerder verplicht veel aandacht besteden aan de sociale veiligheid.

In de bewonerswerkgroep Aan de Zoom is gesproken over sociale veiligheid. Het past niet in het beleid van de gemeente om daarbuiten nog camera's te installeren. Wel is besloten de fietsenstallingen op de halte van Aan de Zoom zonder kap uit te voeren om zo hangjongeren te weren.

Sociale veiligheid is een maatschappelijk vraagstuk dat aandacht blijft vragen van gemeenten, politie en burgers. Gemeenten en politie zijn voortdurend bezig met het verbeteren en vergroten van de veiligheid in wijken en buurten. Vragen, tips en opmerkingen worden dan ook serieus in behandeling genomen.

Conclusie

Bij de planvorming is het aspect sociale veiligheid zorgvuldig betrokken. Dit is zowel het geval bij de inrichting van de lijn en de haltes als bij de eisen die aan de vervoerder gesteld zullen worden.

Aanpassingen aan het bestemmingsplan

Niet van toepassing.

2.9 Maximale snelheid tram

Reactie

In onder andere de onderzoeken naar trilling en akoestiek is gerekend met een maximale snelheid van de tram. Indieners willen weten hoe de borging van deze maximale snelheid gaat plaatsvinden.

Reactie gemeente

Een trambestuurder krijgt een gedegen opleiding voor het nieuwe tracé. In deze opleiding wordt onder meer geleerd welke maximumsnelheden op welk deel van het tracé gelden. Op de trambaan komen de maximaal toegestane snelheden te staan. Daarnaast zijn de trams uitgerust met een waarschuwingssysteem dat met gps is geregeld en het aangeeft als de maximale snelheid zou worden overschreden.

Conclusie

Op basis van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de snelheid op een juiste wijze gewaarborgd kan worden, waardoor de uitgangspunten in de onderzoeken correct zijn. Voor de volledigheid wordt dit tevens opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan. Dit punt leidt echter niet tot aanpassingen van de onderzoeken.

Aanpassing aan het bestemmingsplan

In hoofdstuk 3.3. van de toelichting wordt een paragraaf opgenomen over de borging van de maximale snelheid van de tram.

2.10 Bereikbaarheid

Reactie

Indieners zijn van mening dat de ov-bereikbaarheid door de tram afneemt en dat de haltes voor vooral oudere bewoners te ver weg zijn.

Reactie gemeente

De komst van de Uithoornlijn brengt een grote verschuiving in het ov-netwerk in en rond Uithoorn met zich mee. Nu reizen de Vv-reizigers nog met de bus. Dat zal in de toekomst met de tram zijn. De tram is dan de ruggengraat van het ov in Uithoorn en zorgt voor een directe, snelle en betrouwbare verbinding met Amsterdam-Zuid.

Voor het openbaar vervoer in de regio gelden eisen voor afstanden vanaf woningen tot haltes. Deze houden in, dat voor 90% van alle adressen binnen 800 meter een HOV-halte of binnen 400 meter een bushalte moet zijn. Voor hoogwaardig openbaar vervoer is een maximale afstand van 800 meter algemeen aanvaard, waarbij voor Uithoorn kan worden volstaan met 3 haltes.

Er komt een busverbinding die de wijken die verder afliggen van de tramhaltes, zoals Zijdelwaard en Meerwijk, met de tram zal verbinden. Daarmee is de tram voor mensen die minder goed ter been zijn toch bereikbaar. Deze bussen rijden minimaal 2 x per uur in de spits en 1 x per uur in de dalperiode.

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

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

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

Conclusie

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

Aanpassing aan het bestemmingsplan

Niet van toepassing.

2.11 Geluid

Reactie

Over het onderwerp geluid zijn diverse bezwaren gemaakt. Hieronder is per aspect een beantwoording gegeven.

Reactie gemeente

Geluidsbelasting op de woningen

Via artikel 77 lid 1 Wgh, wordt de gemeente bij het wijzigen van een bestemmingsplan verplicht om een akoestisch onderzoek uit te voeren naar de akoestische effecten van het bestemmingsplan op geluidsgevoelige bestemmingen, zoals woningen. Uit het geluidsonderzoek (bijlage 12 a en b behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan) is gebleken dat op het grootste deel van het tracé geen sprake is van een overschrijding van de geluidsnorm. Op een aantal locaties langs het tracé waar zowel de tram als de bus rijden is wél sprake van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde op grond van de Wgh. Dit betekent dat het wettelijk verplicht is om geluidsmaatregelen te treffen langs de Burgemeester Kootlaan/let Stantsweg en langs de Admiraal de Ruyterlaan 2-4.

De projectorganisatie is zich er van bewust dat de tram een grote impact kan hebben op omwonenden. Er is dan ook extra aandacht voor geluid/zichtschermen, ook op plaatsen waar dat op grond van de wet niet vereist is. In overleg met omwonenden is namelijk gekozen om niet alleen geluidsschermen te plaatsen op plekken langs het tracé waar dat wettelijk verplicht is, maar ook op andere plekken. Bewoners zijn ook betrokken bij de hoogte en het materiaal van de schermen. Met deze maatregelen is de geluidsbelasting voor alle woningen gelijk of lager dan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, uitgezonderd woningen waar al eerder een hogere

grenswaarde voor is vastgesteld. Tevens voldoen de maatregelen aan de bewonerswensen zoals in de enquête beschreven (bijlage 12 c behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan). Hogere grenswaarden hoeven niet te worden aangevraagd.

Om de omwonenden zekerheid te geven dat deze maatregelen ook worden toegepast bij de aanleg van de tramlijn is in artikel 3.3.1 van de regels een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Hierin is de voorwaarde opgenomen dat bovengenoemde maatregelen uitgevoerd moeten zijn alvorens de ingebruikname van de tramlijn.

Schiphol

Volgens de Wet geluidhinder wordt het geluidsniveau per type geluidbron bepaald en getoetst aan de grenswaarden uit de wet. In dit geval betreft dit alleen wegverkeer (inclusief de tram). Pas als, na het treffen van eventuele maatregelen, sprake is van overschrijding van de grenswaarden moeten hogere waarden ter plaatse van de woningen worden aangevraagd door het bevoegd gezag (gemeente Uithoorn). Bij het beoordelen of de hogere waarden niet leiden tot een onaanvaardbaar leefklimaat moeten alle geluidbronnen (cumulatieve geluidsbelasting) worden meegewogen.

Langs het tracé van de Uithoornlijn worden in het kader van het bestemmingsplan dusdanige geluidsmaatregelen getroffen dat geen sprake is van overschrijding van de grenswaarden uit de Wet geluidhinder en zijn dan ook geen hogere waarden aangevraagd. Om die reden hoeven geen cumulatieve berekeningen met geluid afkomstig van Schiphol te worden uitgevoerd. Dit wordt ook bevestigd door jurisprudentie (zie bijvoorbeeld ECLI:NL:RVS:2017:1011).

Stillere tram

De tram moet voldoen aan de eisen die door de Vervoerregio zijn opgesteld. Het materieel dat straks op de omgebouwde Amstelveenlijn en later dus ook de Uithoornlijn gaat rijden is inmiddels in productie genomen. Uiteraard is de producent gehouden aan de gestelde eisen, ook met betrekking tot geluid.

Geluidsreductie van 5dB

Een tram wordt beschouwd als onderdeel van de weg. In artikel 3.3 ⁶ van het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012 (RMG2012) is geregeld dat als een spoorweg (trambaan) onderdeel is van een weg, de geluidsniveaus beoordeeld worden als wegverkeer. Hiervoor is de geluidsuitstraling van de tram opgeteld bij de geluidsuitstraling

⁶ Dit artikel regelt dat geluid van tram-en metrospooren die min of meer geïntegreerd zijn in een weg, worden meegenomen in de berekening van het geluid van het verkeer op die weg. De aldus bepaalde geluidsbelasting wordt getoetst aan de normen voor wegverkeerslawaai. Die normen zijn strenger dan de normen voor spoorverkeer. Toch wordt het spoorverkeer op sporen die onderdeel van een weg niet aan strengere normen getoetst. Dat komt doordat ook de in artikel 3.4 beschreven toe te passen aftrek doorwerkt in de berekening van het spoorgeluid.

van het normale wegverkeer, en over het totaal is de aftrek van 5 dB conform art. 3.4 RMG2012 toegepast. Deze toepassing is, naar aanleiding van vragen uit de zienswijzen, door een second opinion bevestigd.

ANAbel

In het akoestisch onderzoek is alleen het geluid van voorbijrijdende voertuigen meegenomen. Het geluid van de bellen bij overwegen wordt hierbij niet meegenomen, hoe hinderlijk dit ook kan worden ervaren. Doordat de tram het grootste gedeelte van de nacht niet rijdt zal op deze tijden de bel niet hoorbaar zijn. Het type ANAbel dat bij de Uithoornlijn wordt toegepast is wel een van de nieuwste ontwikkelingen waarbij het geluidsniveau van de bel wordt afgestemd op het aanwezige geluidsniveau in de omgeving. Zodoende klinkt bij een rustige omgeving de bel minder hard dan in een lawaaiige omgeving. Het geluid van de bel ligt circa 20 dB boven het omgevingsniveau, anders is de bel niet goed hoorbaar en dat is vanwege veiligheid een vereiste. Gelet op het feit dat de aard van het geluid zo verschillend is, is het niet zinvol om te cumuleren. Dit is ook geaccepteerd in jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak (ECLI:NL:RVS:2017:1965).

Conclusie

Op basis van bovenstaande en de uitgevoerde onderzoeken kan geconcludeerd worden dat geluid op juiste wijze onderzocht is. Door het treffen van de maatregelen zoals vastgelegd in de voorwaardelijke verplichting in de regels van het bestemmingsplan wordt een aanvaardbaar geluidsniveau bereikt wat valt binnen de gestelde normen. geen geluidhinder verwacht voor de omwonenden.

Aanpassing aan het bestemmingsplan

Niet van toepassing.

2.12 Lichthinder en hoogte lichtmasten

Reactie

In de regels van het bestemmingsplan worden lichtmasten met een maximale bouwhoogte van 12 meter mogelijk gemaakt. Insprekers maken bezwaar tegen het feit dat de trambaan een geheel verlichte baan wordt. Daarnaast wordt bezwaar gemaakt tegen de maximale hoogte van 12 meter voor lichtmasten.

Reactie gemeente

Hoogte lichtmasten

Net zoals bij de huidige busbaan komt er alleen verlichting bij overgangen en haltes, voor een beter zicht en de veiligheid. Het tussengelegen tracé wordt verder niet van verlichting voorzien.

De hoogte van lichtmasten is afhankelijk van de categorisering van de weg. De maximale hoogte in Uithoorn is acht meter, maar in wandelverblijfsgebieden is het bijvoorbeeld vier meter. De nieuwe lichtmasten worden even hoog als langs de huidige busbaan, met een maximum van acht meter. Artikel 3.2.4 van de planregels wordt om die reden aangepast in die zin dat een maximum van acht meter wordt opgenomen.

Lichthinder

Licht kan impact hebben op de woon- en leefomgeving. Immers, wanneer er bijvoorbeeld continu een lichtbron op iemands slaapkamerraam gericht staat, kan dit tot hinder leiden. De tramlijn is verlicht (bij haltes en overgangen en binnen in een langrijdende tram) en kan derhalve ook gevolgen hebben voor de omwonenden in het kader van lichthinder. In het kader van de Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling is het aspect lichthinder onderzocht.

Toetsingskader

Lichthinder door kunstmatige verlichting kan in een verscheidenheid aan situaties voorkomen, zoals bij weg- en spoorverlichting, industrieterreinen, glastuinbouwbedrijven en sportterreinen. Dit kan nadelige gevolgen hebben voor de leefomgeving van mens en dier. In het kader van ruimtelijke ontwikkelingen zal aandacht geschonken moeten worden aan lichthinder. Op het gebied van lichthinder bestaat er nog geen specifiek beleid op rijksniveau. Wel zijn er in het Activiteitenbesluit voor twee activiteiten (assimilatieverlichting bij kassen én verlichting bij sportvelden) maatregelen voorgeschreven ter voorkoming van lichthinder. Een wettelijk kader dat bijvoorbeeld lichtgevoelige functies definieert ontbreekt vooralsnog. Er bestaan dan ook geen duidelijke afstandsnormen voor het tegengaan van effecten door kunstmatige verlichting in de huidige regelgeving. De bescherming tegen lichthinder vindt via de invulling van een goede ruimtelijke ordening (Wro/Wabo) plaats.

Referentiesituatie

In de huidige situatie zijn bij de busbaan lantaarnpalen gesitueerd en rijden er bussen met stadslampen over een deel van het beoogde tracé van de Uithoornlijn. Het gedeelte van de gemeentegrens Uithoorn tot aan de bestaande busbaan is in de huidige situatie niet verlicht. Wel is er rondom de omliggende woningen reeds straatverlichting aanwezig.

Voornemen

In het kader van lichthinder is het van belang om op te merken dat er zich op zeer dichte afstand van het plangebied 'lichtgevoelige objecten', oftewel woningen bevinden. De bewoners van deze woningen kunnen mogelijk hinder ervaren door het langsrijden van een verlichte tram en/of door de verlichting bij de haltes. Hierbij wordt opgemerkt dat langs de busbaan reeds verlichting aanwezig is en hier reeds frequent bussen met verlichting voorbijrijden. Wanneer er een tram zal rijden in plaats van meerdere bussen, dan zal dit een verwaarloosbaar verschil maken op het gebied van verlichting. Tevens zijn de stations Uithoorn Centrum en Uithoorn Station in de huidige situatie al van verlichting voorzien. De toekomstige situatie zal derhalve niet tot grote veranderingen leiden ten opzichte van de huidige situatie. Tevens wordt er een afscherming gerealiseerd bij de parkeerlocatie Faunalaan tegen inschijnende koplampen van parkerende auto's.

Halteverlichting

Bij de nieuwe halte Aan de Zoom zal wel nieuwe verlichting geplaatst worden. De nabijgelegen woningen kijken echter niet uit op de halte, waardoor bewoners geen overlast zullen ervaren door binnenvallend licht. De verlichting nabij de haltes zal niet verschillen van de straatverlichting in de omgeving. Op kortere afstand van de meeste woningen is reeds straatverlichting aanwezig. De verlichting nabij de haltes zal niet bijdragen aan de lichthinder. Overdag staat de verlichting uit.

Voertuigverlichting

De laatste tram rijdt iedere dag rond middernacht, waarbij hij in de avond al minder frequent rijdt. Bovendien worden er geluidswerende zichtschermen rondom de Uithoornlijn geplaatst, waardoor de lichtinval van het voertuig zal worden afgeschermd. Dit zorgt voor zo min mogelijk lichthinder voor omwonenden.

Natuur

Opgemerkt dient te worden dat het gebied langs het deel van de Uithoornlijn van de gemeentegrens tot circa de bestaande busbaan door de gemeente Uithoorn als ecologische verbinding is aangewezen. Tijdens donkere periodes kan de verlichting van de tram leiden tot een marginale verstoring. De verwachte dienstregeling (dit is nog aan de vervoerder om te bepalen binnen door de Vervoerregio af te geven minimumkaders) is dat de tram tussen circa 05.00 en 24.00 uur rijdt, waarbij tijdens de avondperiode en voor 06.00 minder frequent. Hierdoor zal dit naar verwachting niet tot significante verstoring zorgen. Bij haltes en overgangen kan de verlichting mogelijk verminderd worden buiten de tijden van de dienstregeling waardoor ook minder verstoring optreedt. De ecologische verbinding wordt niet doorkruist door de Uithoornlijn, maar deze loopt langs de verbinding. De fietsverbinding en de ontsluiting naar Aan de Zoom doorkruist de ecologische zone wel, bij de plek waar nu ook al een fietsverbinding is.

Mitigerende maatregelen

Naar aanleiding van het onderzoek lichthinder met betrekking tot de Aanmeldingsnotitie in het kader van vormvrije m.e.r.-beoordeling kan geconcludeerd worden dat lichthinder niet te verwachten is. Zodoende zijn geen mitigerende maatregelen aan de orde.

Conclusie

De Uithoornlijn zal geen grote veranderingen met zich meebrengen met betrekking tot het aspect licht. Grotendeels is het tracé van de Uithoornlijn reeds verlicht. Nieuwe verlichting wordt alleen geplaatst bij haltes en kruisingen. Dit wordt gedaan om de veiligheid en de sociale veiligheid te vergroten. Waar nieuwe verlichting wordt geplaatst, wordt deze zo opgesteld dat geen lichthinder wordt veroorzaakt. Een afweging of ergens aanvullende verlichting nodig is wordt altijd gemaakt in overleg met inwoners, zoals ook elders in de gemeente dat het geval is

De lichtmasten op het tracé van de nieuwe tramlijn komen alleen bij haltes en kruisingen. Hierbij is de maximale hoogte van een lichtmast 8 meter. De regels van het bestemmingsplan kunnen daarom aangepast worden door de maximale bouwhoogte van lichtmasten te verlagen van 12 meter naar 8 meter.

Er wordt in het ontwerp zoveel mogelijk rekening gehouden met het voorkomen van overlast van inschijnende koplampen op de parkeerplaatsen.

Aanpassing aan het bestemmingsplan

Artikel 3.2.4 sub b wordt aangepast naar een maximale bouwhoogte voor lichtmasten van 8 meter.

2.13 Fijnstof

Reactie

Indieners maken bewaar tegen het feit dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar de uitstoot van fijnstof door de ingebruikname van de Uithoornlijn.

Reactie gemeente

Fijnstof is geregeld in de Wet milieubeheer. Titel 5.2 Wet milieubeheer handelt luchtkwaliteit, daarom staat deze ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt ingegaan op luchtkwaliteit in hoofdstuk 5.9.

De tram zelf kent geen relevante uitstoot van lucht-verontreinigde stoffen. Bovendien zal de Uithoornlijn een verbetering van de luchtkwaliteit met zich meebrengen, doordat de tram elektrisch wordt aangedreven en aldus lokaal geen uitstoot zal veroorzaken. Tevens gaan in de toekomstige situatie minder bussen over de huidige busbaan rijden, waardoor de luchtkwaliteit nog verder zal verbeteren.

Wel is sprake van een beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen door o.a. auto's van en naar de haltes, deze kennen wel een effect op de luchtkwaliteit. Met behulp van de NIBM tool is beoordeeld dat de aanleg en het gebruik van de Uithoornlijn niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Dit is nader onderbouwd in bijlage 14 Aanmeldingsnotitie in het kader van vormvrije m.e.r.-beoordeling behorende bij de toelichting van dit bestemmingsplan.

Conclusie

In de huidige situatie alsmede na de realisatie van de Uithoornlijn zal voldaan worden aan de grenswaarden voor luchtkwaliteitsbepalende stoffen. De Uithoornlijn brengt een verbetering van de luchtkwaliteit met zich mee, aangezien de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen zal afnemen.

Aanpassing aan het bestemmingsplan

Niet van toepassing.

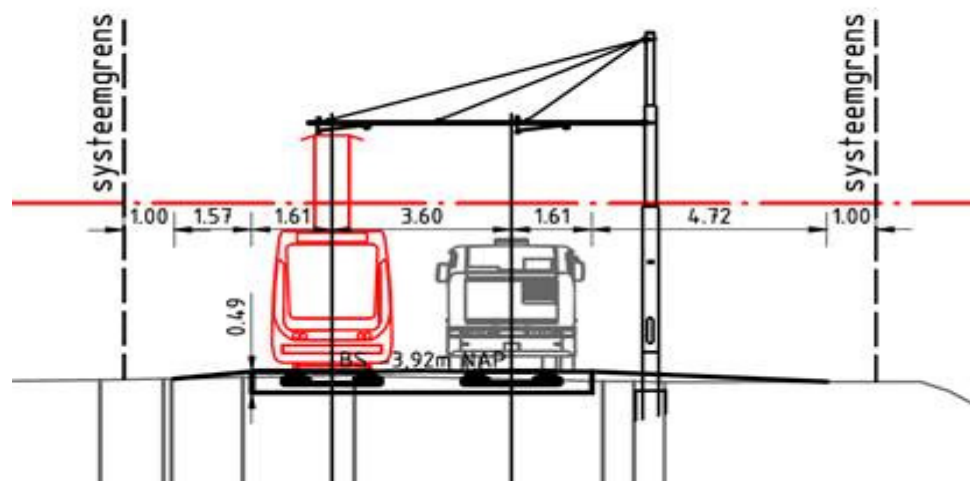
2.14 Bovenleidingen

Reactie

Indieners maken bezwaar tegen het feit dat in de regels behorende bij het bestemmingsplan is opgenomen dat bovenleidingen een maximale bouwhoogte mogen hebben van 10 meter, daar waar elders (bijvoorbeeld in het bestemmingsplan van Amstelveen) de maximale bouwhoogte 7 bedraagt.

Reactie gemeente

Met bovenleidingsysteem wordt de rijdraad bedoeld. De rijdraad zit nominaal op 5,50 m boven bestaand spoor. Een bovenleidingsysteem is altijd 5 tot 6 m hoog. Die hoogte is nodig om aanrijdgevaar zoveel mogelijk te voorkomen. In het geval van de Uithoornlijn is gekozen voor een enkelvoudig systeem. Een enkelvoudig systeem is een systeem waarbij de rijdraad direct opgehangen wordt aan de bovenleidingmasten. Zodoende is er geen 'hangdraad'. Dat beperkt de hoogte van het bovenleidingsysteem zelf (er is alleen een rijdraad nodig). Dat maakt dat de bovenleidingmasten iets dichter bij elkaar staan dan bij een meervoudig systeem.



Bij het gedeelte van de tram-busbaan staan de bovenleidingmasten aan één zijde, relatief ver van de trambaan. De situatie nabij de bushalte Couperuslaan is maatgevend. Hier dienen de masten hoger te worden, waarbij geldt dat hoe verder de mast bij het spoor vandaan staat, hoe hoger de mast. Omdat het bovenleidingontwerp door de aannemer in de volgende fase wordt gedaan is nu geen exacte maat aan te geven.

Conclusie

Grotendeels zijn de bovenleidingen te vergelijken met die in Amstelveen, met een hoogte van 5 tot 6 meter. Dit is alleen niet overal mogelijk door de afstand van de mast tot aan de trambaan. De bovenleiding wordt hier hoger. De bouwhoogte van de bovenleiding blijft zodoende op maximaal 10 meter staan in de regels van het bestemmingsplan.

Aanpassing aan het bestemmingsplan

Niet van toepassing.

2.15 Waardedaling woningen

Reactie

Door de aanleg van de Uithoornlijn zijn omwonenden van mening dat zij planschade oplopen c.q. hun woning in waarde daalt. Gevraagd wordt hoe de gemeente hiermee omgaat.

Reactie gemeente

Zodra het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, staat het indiener vrij om een verzoek tot planschade in te dienen. Dit kan tot vijf jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan. Op de website van de gemeente Uithoorn kunt u nadere informatie vinden over het aanvragen hiervan en welke voorwaarden hieraan worden verbonden. <https://www.uthoorn.nl/loket/product/vergoeding-aanvragen-na-planschade>

Aanpassing aan het bestemmingsplan

Niet van toepassing.

2.16 Financiën

Reactie

Indieners maken bezwaar tegen de financiële haalbaarheid van de tramlijn, zowel bij de aanleg als daarna bij de exploitatie.

Reactie gemeente

Mogelijk maken van de tramlijn

Op grond van artikel 3.1.6 lid 1 onder f Bro dient de uitvoerbaarheid van bestemmingsplannen te worden aangetoond. In het Voorkeursbesluit voor de Uithoornlijn is uitgegaan van een benodigd budget van € 60 miljoen. Door een aantal benodigde aanpassingen in de planuitwerking worden de kosten van het project geraamd op € 69 miljoen (prijspeil 2015, exclusief BTW) en wordt uitgegaan van een budget van € 70 miljoen. Hiermee heeft het project Uithoornlijn nog steeds een positief Baten/Kostensaldo, met andere woorden: er zijn meer maatschappelijke baten dan kosten van de Uithoornlijn.

Deze verdeling van de kosten is vastgelegd in de 'Bestuursovereenkomst Planuitwerkingsfase Uithoornlijn' (zie bijlage 21 behorende bij de toelichting) die inhoudelijk is goedgekeurd met besluiten van gemeenteraden en de regioraad van de vervoerregio. De ondertekening daarvan door bestuurders heeft binnenkort plaats. Hierin wordt uitgegaan van de verdeling uit de Bestuursovereenkomst bij het Voorkeursbesluit, plus een aanvullende bijdrage van de Vervoerregio om de verhoging van de raming te financieren. De Regioraad van 12 december 2017 heeft hier mee ingestemd. Hieruit blijkt dat de financiering van de Uithoornlijn is geborgd.

Na inwerkingtreding van de tramlijn

Ook de jaarlijkse kosten van de exploitatie en beheer & onderhoud van de Uithoornlijn zijn in de MKBA opgenomen. De exploitatiekosten van de Uithoornlijn en de kosten voor beheer en onderhoud zijn lager dan de huidige kosten van de exploitatie van het bussennetwerk.

Aanpassing van het bestemmingsplan

Niet van toepassing.

Deel 3 ZIENSWIJZEN PER INDIENER

ZIENSWIJZEN			
	ZIENSWIJZEN	BEANTWOORDING	AANPASSINGEN
Zienswijze 45	a. Aangegeven wordt dat ten onrechte ontheffing verleend wordt voor de huismus en andere beschermde soorten. Er is onvoldoende aandacht besteed aan de natuurlijke waarden bij het beoordelen van alternatieve tracés. b. Het plan zal zorgen voor meer verkeersbewegingen en leiden tot toenemende verkeersdruk die niet kan worden	a. In het kader van de aanleg van de Uithoornlijn is onderzoek gedaan naar de mogelijke gevolgen voor natuurgebieden, flora en fauna in het kader van de Wet Natuurbescherming. Voor een aantal beschermde soorten zijn effecten niet uit te sluiten, maar kunnen effecten worden voorkomen door bepaalde maatregelen te treffen en de periode van de werkzaamheden aan te passen. Wel zal de ecologische verbindingszone, zoals door de gemeente als natuurwaarde aan het plangebied is toegekend, door de aanleg van de Uithoornlijn beperkt worden beïnvloed. Het is belangrijk dat bij de geplande te nemen maatregelen er sprake is van mitigerende en geen compenserende maatregelen. Dit betekent dat er geen sprake mag zijn van verwijdering van de nesten of verstoring van individuen. Bij besluit van 5 september 2017 is door GS een ontheffing verleend voor de huismus. Nieuwe nestgelegenheden worden gerealiseerd voordat de werkzaamheden van start gaan en ook voordat de oude nesten worden weggehaald. Zie algemene beantwoording 2.4. b. In het onderzoek 'Haltes van de Uithoornlijn'(bijlage 8a) is de eerste basis gelegd met uitgangspunten hoeveel	a. Niet van toepassing b. Niet van toepassing

	opgevangen.	parkeerplaatsen voor zowel auto-parkeren als voor fietsparkeren nodig zijn bij de drie haltes. In paragraaf 3.3 van de toelichting wordt uitgebreid de te verwachten benodigde parkeerplaatsen aangegeven, gebaseerd op parkeeronderzoek, en hoe deze verdeeld worden. Door het toevoegen van maar enkele parkeerplaatsen bij de halte Aan de Zoom en bij het busstation, en het merendeel bij de halte bij het dorpscentrum als eindhalte, wordt zoveel mogelijk uit de woonwijken gehaald en naar het dorpscentrum geleid. Zie ook de algemene beantwoording 2.3. De te verwachten extra verkeersdruk bij de toekomstige haltes van de Uithoornlijn zal beperkt zijn. Uit genoemd onderzoek is gebleken dat het slechts om enkele tientallen auto's zal gaan die bij de haltes zullen willen parkeren als gevolg van de komst van de tram. Op het totaal van de verkeersintensiteit van de wegen rondom de haltes zal dat weinig effect hebben.	
c.	Onvoldoende is onderzocht of de uitvoering van het bestemmingsplan financieel haalbaar is. Onduidelijk is of de tramverbinding blijvend voorziet in voldoende passagiers. Verzoek is alsnog onderzoek te doen naar de financiële haalbaarheid in geval van tegenvallende reizigersaantallen.	c. Bij de onderzoeken naar de financiële haalbaarheid is ook een risicoanalyse gemaakt voor tegenvallende reizigersaantallen. Dit is ook betrokken bij de keuze voor de Uithoornlijn. Het is vanzelfsprekend dat als in de toekomst de reizigersaantallen tegen blijken te vallen en dit gevolgen heeft voor de financiën dat dit nader onderzocht zal worden. Op basis van de huidige onderzoeken wordt extra onderzoek niet nodig geacht. Zie ook de algemene beantwoording 2.16	c. Niet van toepassing

	d. Indiener verwijst naar jurisprudentie waarbij het bestuursorgaan alternatieven dient te overwegen. Indiener meent dat in onderhavige casus door te kiezen voor een tramverbinding onvoldoende belang is gehecht aan de belangen van indiener. Door de grote cumulatie van diverse geluidshinder (vliegverkeer, busverkeer en tramverkeer, het geluid van bel bij een gesloten spoorboom) door de geïsoleerde ligging van de buurt van indiener, acht indiener de afweging om niet te kiezen voor een ander traject louter en alleen op grond van een afweging van het verschil in exploitatie, onvoldoende zorgvuldig.	d. Alternatieven zijn wel onderzocht uit hoofde van zorgvuldige besluitvorming in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Zie ook de algemene beantwoording 2.2. De keuze voor een tramverbinding is beantwoord in deel 1 van deze nota.	d. Niet van toepassing
Zienswijze 46	a. Vanwege de privacy wordt verzocht meer aandacht te besteden aan inkijk. b. Aangegeven wordt dat ten onrechte ontheffing verleend wordt voor de huismus en andere beschermde soorten. Er is onvoldoende aandacht besteed aan de natuurlijke waarden bij het beoordelen van alternatieve tracés	a. Er worden in overleg met bewoners niet-noodzakelijke extra maatregelen genomen zoals het plaatsen van geluidsschermen. Deze worden uitgevoerd als zicht/geluidsschermen zodat deze naast een geluid reducerende werking ook helpen de privacy van omwonenden te waarborgen. b. In het kader van de aanleg van de Uithoornlijn is onderzoek gedaan naar de mogelijke gevolgen voor natuurgebieden, flora en fauna in het kader van de Wet Natuurbescherming. Voor een aantal beschermde soorten zijn effecten niet uit te sluiten, maar kunnen effecten worden voorkomen door bepaalde maatregelen te treffen en de periode van de werkzaamheden aan te passen. Wel zal de ecologische verbindingszone, zoals door de gemeente als natuurwaarde aan het plangebied is	a. Niet van toepassing b. Niet van toepassing

		toegekend, door de aanleg van de Uithoornlijn beperkt worden beïnvloed. Het is belangrijk dat bij de geplande te nemen maatregelen er nadrukkelijk sprake is van mitigerende en geen compenserende maatregelen. Dit betekent dat er geen sprake mag zijn van verwijdering van de nesten of verstoring van individuen. Bij besluit van 5 september 2017 is door GS een ontheffing verleend voor de huismus. Nieuwe nestgelegenheden worden gerealiseerd voordat de werkzaamheden van start gaan en ook voordat de oude nesten worden weggehaald. Zie algemene beantwoording 2.4.	
c.	De geluidsoverlast van Schiphol is onvoldoende betrokken bij de beoordelingen van geluidshinder. Er is onvoldoende afgewogen dat elektrische bussen minder geluidshinder veroorzaken.	c. Zie algemene beantwoording 2.11 voor het aspect geluid. In Deel 1 is aangegeven waarom gekozen is voor de tram in plaats van een buslijn. Daarbij spelen meerdere factoren dan specifiek het verminderen van geluid. De tramlijn kan voldoen aan de geluidsnormen die gesteld worden. Voor de keuze voor de tram liggen andere redenen ten grondslag dan geluidshinder. Zie algemene beantwoording 2.1 voor de afweging ten opzichte van elektrische bussen.	c. Niet van toepassing
d.	Onvoldoende onderzocht is wat de gevolgen zijn van de geplande dienstregeling qua lichthinder en fijnstof. Dit in samenhang met de toenemende hinder van en naar Schiphol.	d. In Uithoorn zal geen verhoging van de fijnstofniveaus optreden als gevolg van de aanleg en exploitatie van de Uithoornlijn. Eerder een daling omdat meer reizigers voor hun woon-werkverkeer de auto laten staan en de tram pakken en een deel van de huidige bussen wordt vervangen door de tram. De elektrische motoren van trams stoten geen fijnstof uit in tegenstelling tot brandstofmotoren van auto's en bussen. De zienswijze met	d. Niet van toepassing

		betrekking tot lichthinder is beantwoord in de algemene beantwoording 2.12	
e. Het plan zal zorgen voor meer verkeersbewegingen en leiden tot toenemende verkeersdruk die niet kan worden opgevangen.	e. In het onderzoek ‘Haltes van de Uithoornlijn’(bijlage 8a) is de eerste basis gelegd met uitgangspunten hoeveel parkeerplaatsen voor zowel auto-parkeren als voor fietsparkeren nodig zijn bij de drie haltes. In paragraaf 3.3 van de toelichting wordt uitgebreid de te verwachten benodigde parkeerplaatsen aangegeven, gebaseerd op parkeeronderzoek, en hoe deze verdeeld worden. Door het toevoegen van maar enkele parkeerplaatsen bij de halte Aan de Zoom en bij het busstation, en het merendeel bij de halte bij het dorpscentrum als eindhalte, wordt zoveel mogelijk uit de woonwijken gehaald en naar het dorpscentrum geleid. Zie ook de algemene beantwoording 2.3. De te verwachten extra verkeersdruk bij de toekomstige haltes van de Uithoornlijn zal beperkt zijn. Uit genoemd onderzoek is gebleken dat het slechts om enkele tientallen auto’s zal gaan die bij de haltes zullen willen parkeren als gevolg van de komst van de tram. Op het totaal van de verkeersintensiteit van de wegen rondom de haltes zal dat weinig effect hebben.	e. Niet van toepassing	
f. Onvoldoende is onderzocht of de uitvoering van het bestemmingsplan financieel haalbaar is. Onduidelijk is of de tramverbinding blijvend voorziet in voldoende passagiers. Verzoek is alsnog onderzoek te doen naar de financiële	f. Bij de onderzoeken naar de financiële haalbaarheid is ook een risicoanalyse gemaakt voor tegenvallende reizigersaantallen. Dit is ook betrokken bij de keuze voor de Uithoornlijn. Het is vanzelfsprekend dat als in de	f. Niet van toepassing	

	haalbaarheid in geval van tegenvallende reizigersaantallen. g. Indiener verwijst naar jurisprudentie waarbij het bestuursorgaan alternatieven dient te overwegen. Indiener meent dat in onderhavige casus door te kiezen voor een tramverbinding onvoldoende belang is gehecht aan de belangen van indiener. Door de grote cumulatie van diverse geluidshinder (vliegverkeer, busverkeer en tramverkeer, het geluid van bel bij een gesloten spoorboom) door de geïsoleerde ligging van de buurt van indiener, acht indiener de afweging om niet te kiezen voor een ander traject louter en alleen op grond van een afweging van het verschil in exploitatie, onvoldoende zorgvuldig.	toekomst de reizigersaantallen tegen blijken te vallen en dit gevolgen heeft voor de financiën dat dit nader onderzocht zal worden. Op basis van de huidige onderzoeken wordt extra onderzoek niet nodig geacht. Zie ook de algemene beantwoording 2.16 g. Alternatieven zijn wel onderzocht uit hoofde van zorgvuldige besluitvorming in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Zie ook de algemene beantwoording 2.2. De keuze voor een tramverbinding is beantwoord in deel 1 van deze nota.	g. Niet van toepassing
Zienswijzen 47	a. Om aan de bezwaren met betrekking tot de trillingsintensiteit en geluidsoverlast tegemoet te komen wordt verzocht de snelheid te verlagen naar 30 km/uur op die delen van het tracé binnen Uithoorn waar 50 km/uur gereden gaat worden.	a. Voor zowel trilling en geluid zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Zie hier voor ook de algemene beantwoording 2.5 (trilling) en 2.11 (geluid). Uit deze onderzoeken komt naar voren dat, na het treffen van maatregelen, voldaan wordt aan de wettelijke eisen. Het verlagen van de snelheid is dan ook niet noodzakelijk. Hoogwaardig openbaar vervoer is gebaat bij een korte reistijd. Snelheid is relevant voor de reistijd en daar waar het niet nodig is, is het dan ook niet wenselijk om de snelheid van de tram te beperken. Ondanks dat het niet wettelijke noodzakelijk is,	a. Niet van toepassing

		worden voor de Uithoornlijn extra maatregelen getroffen. Zo worden extra geluidschermen geplaatst, is gekozen voor een stille tram en gaat de tram rijden over een geluiddempende ondergrond. Op basis hiervan is sprake van een goed woon- en leefklimaat.	
--	--	--	--

Deel 4 AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

Wijziging 1 Plangrenzen

Parallel aan het opstellen en de proceduregang van het ontwerpbestemmingsplan heeft een verdere technische uitwerking plaatsgevonden van het inpassingsontwerp van de trambaan. Nu de definitieve uitwerking bekend is, blijkt dat kleine overschrijdingen plaatsvinden van de plangrens zoals deze in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen is. Dit heeft met name betrekking op een andere inrichting van parkeerterreinen, kunstwerken en trambaanvoorzieningen. Tevens worden de opties voor de parkeerlocaties aan de Amsterdamseweg en bij het Spoorhuis uit de toelichting en de verbeelding gehaald. Het plangebied en de plangrens worden hier richting vaststelling op aangepast. Deze aanpassingen hebben geen gevolgen voor eerder genomen besluiten of uitgangspunten van uitgevoerde onderzoeken.

Wijziging 2 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Op 7 juli 2017 is de gewijzigde versie van het Besluit m.e.r. in werking getreden. In de gewijzigde Besluit m.e.r. staat de nieuwe procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Door deze wijziging is de rapportage aangepast met de nieuwe naam 'Aanmeldingsnotitie in het kader van vormvrije m.e.r.-beoordeling'. De rapportage is in de bijlage vervangen door deze nieuwe rapportage en daarbij is ook de toelichting, paragraaf 5.13, aangepast.

Wijziging 3 Luchthavenindelingsbesluit.

Per 1 januari 2018 is het gewijzigde Luchthavenindelingsbesluit van kracht. Hierop is de tekst van de toelichting, paragraaf 5.10 aangepast. Dit heeft verder geen gevolgen voor de haalbaarheid van het bestemmingsplan.

Wijziging 4 Planuitwerkingsfase

In deel 1 Inleiding van deze nota is de paragraaf 'Planuitwerkingsfase' beschreven. Deze fase heeft onder andere parallel gelopen aan het ontwerpbestemmingsplan en is een belangrijke fase in het proces van totstandkoming van de Uithoornlijn. Daarom is deze paragraaf tevens opgenomen in hoofdstuk 1.1 van de toelichting.