



Nota van zienswijzen

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 43 zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen hebben geleid tot deze Nota van Zienswijze. 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 Uithoornlijn 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 opstel terrein 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 toekomstvaste 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 ov 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 ov 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 tussenhalte 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

² De Verkenningstudie Uithoornlijn (Stadsregio Amsterdam, 2014)

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 het aantal reizigers lager dan bij het Spoordijktracé 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 Spoordijk gekozen kon worden. Er zijn meerdere argumenten voor dit voorkeurstracé. De busbaan kan eenvoudig worden omgebouwd tot een gecombineerde tram-busbaan. De betrouwbaarheid van het Spoordijktracé 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 voorkeurstracé. 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 Beleaf 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 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 spoorlijn langs en deels in de ecologische verbindingszone. De oude spoorlijn 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 spoorlijn 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

³ Verwijzing naar hoofdstuk 5 van de toelichting.

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 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.

⁴ Uithoornlijn trillingenonderzoek, bijlage 19b

⁵ Quick scan trilling, bijlage 19a

Conclusie

Op basis van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat bij de geprognoseerde 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 Veiligheidsbeschuwing 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 aflaggen 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 ⁶van 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 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).

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.

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 langsrijdende 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 stadslichten 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.

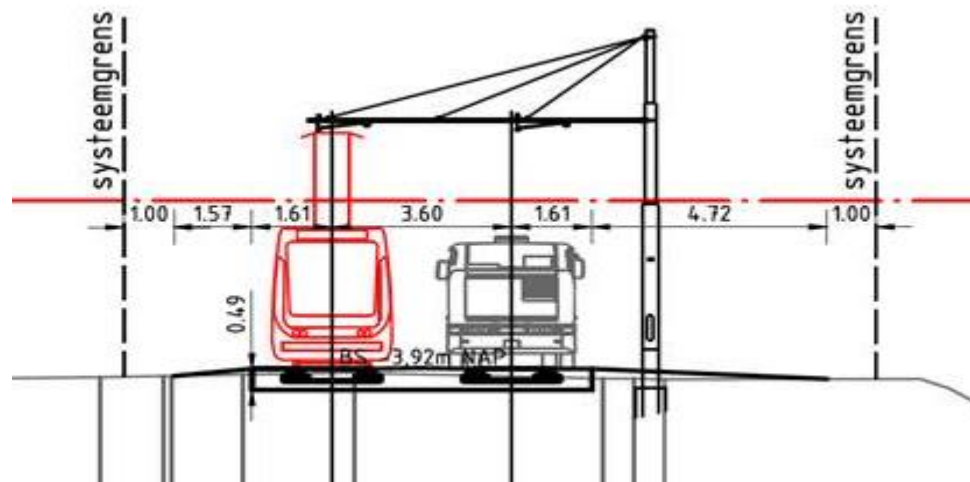
2.14 Bovenleidingen

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.uithoorn.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			
	ZIENSWIJZES	BEANTWOORDING	AANPASSINGEN
Zienswijze 1	a. Indiener¹ maakt bezwaar tegen een verlichte trambaan. Er is nooit aangegeven dat de lichtmasten 12 meter hoog zouden zijn. Door een verlichte trambaan zou de lichtvervuiling aan de achterkant van het huis indiener enorm toenemen. b. Indiener vraagt zich af waarom de bovenleidingen 10 meter hoog met zijn en ziet deze graag lager. c. Indiener signaleert regelmatig ijsvogels. Hij stelt dat dit een beschermde diersoort is en dat zijn leefgebied wordt verstoord.	a. Zie algemene beantwoording 2.12 b. Zie algemene beantwoording 2.14 c. In periode dat het ecologisch onderzoek heeft plaatsgevonden is de ijsvogel niet gesignaleerd. Nesten van ijsvogels zijn niet aangetroffen. Daarmee is dus niet vast komen staan of deze ook af en toe in het gebied aanwezig is. Ook bij een aanvullend onderzoek is dit niet geconstateerd. Over de ijsvogel kan gezegd worden dat dit een beschermde inheemse diersoort is. Net als alle andere vogels die van nature in het wild in Nederland voorkomen zijn ijsvogels beschermd op grond van de Europese Vogelrichtlijn. De bescherming van de ijsvogel is in	a. hoogte wordt gewijzigd van 12 naar 8 meter. Zie 2.12 b. niet van toepassing c. niet van toepassing

¹ Met indiener wordt ongeacht het geslacht bedoeld degene die de zienswijze heeft ingediend.

		Nederland geregeld in de Wet natuurbescherming. De Wet natuurbescherming biedt bescherming aan alle in gebruik zijnde nesten en rustplaatsen van vogels. Nesten van ijsvogels zijn niet standaard het gehele jaar beschermd. Werkzaamheden zullen niet starten in de broedperiode. Zie ook de algemene beantwoording 2.4.	
d. De tramlijn wordt niet gezien als een geluidsgevoelige functie maar de geluidsoverlast van de tram komt bovenop de geluidsoverlast van Schiphol.	d. In de Wet geluidhinder is opgenomen dat de geluidsbelasting per afzonderlijke geluidsbron van de nieuwe activiteit bepaald dient te worden. Als de berekende waarde komende vanaf deze bron niet boven de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting komt, wordt voldaan aan de Wet Geluidhinder. Een cumulatieve berekening (waarin ook luchtverkeerslawaaï en eventuele andere geluidsbronnen wordt meegenomen) is volgens de Wet Geluidhinder niet nodig als de eerste berekening aantoont dat de onderzochte bron binnen de wettelijk gestelde regels valt. Omdat de berekende geluidsbelasting van de Uithoornlijn niet boven de maximaal toelaatbare geluidsbelasting komt, zijn geen cumulatieve berekeningen uitgevoerd. Zie ook de algemene beantwoording 2.11.	d. niet van toepassing	
e. Indiener maakt zich zorgen over mogelijke schade aan woning en schuur tijdens de trillingen bij de aanleg van de trambaan.	e. Zie hiervoor de algemene beantwoording onder punt 2.5	e. niet van toepassing	
f. De geluidsbelasting blijft net onder de voorkeurswaarde. Indiener wil graag metingen als de trein eenmaal rijdt voor het plaatsen van een afdoende geluidsreducerend scherm.	f. De komende periode wordt bekeken wat we kunnen doen na aanleg van de tram In deze fase wordt fors ingezet op	f. niet van toepassing	

	g. Indiener vraagt zich af hoe de 40 extra parkeerplaatsen bij het spoorhuis tot stand zijn gekomen en is bang dat deze onvoldoende blijken te zijn waardoor parkeerdruk zal ontstaan in de aangrenzende straat. De rust van het dorp wordt danig verstoord door extra autoverkeer aan de voorzijde en de tram aan de achterzijde van de woning.	het voorkomen van geluidhinder door keuzes in de aanleg van de infrastructuur en de inzet van nieuw trammaterieel. Ook worden er langs grote delen van het tracé geluidsreducerende zichtschermen geplaatst, hoewel daar vanuit de Wet geluidhinder geen noodzaak of verplichting toe is. g. 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 en hoe deze verdeeld worden. De grootste uitbreiding van het aantal parkeervoorzieningen wordt gerealiseerd rond de eindhalte Uithoorn Centrum. Het bestaande parkeerterrein ten behoeve van de bushalte en het dorpscentrum wordt uitgebreid met 38 parkeerplaatsen. Nadat het terrein opnieuw is ingericht ontstaat ruimte voor 73 auto parkeerplaatsen en 288 fietsparkeerplaatsen. Om aan de parkeerbehoefte ten behoeve van de Uithoornlijn te voldoen zijn elders nog 2 parkeerplaatsen noodzakelijk; deze komen aan de Wilhelminakade. Ook voor deze parkeervoorzieningen is een aanduiding en een voorwaardelijke verplichting opgenomen in de planregels. Zie ook algemene beantwoording 2.3.	g. niet van toepassing
--	---	--	-------------------------------

	h. Indieneer stelt dat de luchtkwaliteit niet voor haar deel van het tracé zal verbeteren. Daar neemt de overlast toe door de komst van de tram en het toegenomen verkeer naar de tramhalte. i. Indieneer vindt niet dat de leefbaarheid en de gezondheid wordt verbeterd en maakt zich zorgen over haar woongenot, haar nachtrust. Is het niet eens dat de gezondheid van mensen in de omgeving wordt verbeterd en noemt daarbij de toegenomen luchtverontreiniging en geluidsoverlast.	h. In de huidige situatie alsmede na de realisatie van de Uithoornlijn zal voldaan worden aan de grenswaarden voor luchtkwaliteitsbepalende 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 zullen in de toekomstige situatie minder bussen over de huidige busbaan gaan rijden, waardoor de luchtkwaliteit nog verder zal verbeteren. De verkeersaantrekkende werking van de tramhaltes heeft slechts een beperkte (niet in betekende mate) invloed op de lokale luchtkwaliteit. Dit is nader onderbouwd in bijlage 14 Aanmeldingsnotitie in het kader van vormvrije m.e.r.-beoordeling. Zie ook in de toelichting paragraaf 5.9 en de algemene beantwoording 2.13 i. Gezondheid van mensen heeft te maken met een goed woon en leefklimaat. Dat wil ook zeggen een goede milieukwaliteit. Alle milieuaspecten zoals geluid, lucht en bodem zijn onderzocht en aangegeven in de toelichting. Alle milieuaspecten vallen binnen de daarvoor geldende wettelijke normen.	h. niet van toepassing i. niet van toepassing
Zienswijze 2	a. Indieneer geeft aan dat Uithoorn en Legmeer in tweeën wordt gesplitst, terwijl het college wel een mooi Dorpscentrum wil. Het mooie en leefbare wordt weggehaald en indieneer vindt het tegengestelde beslissingen voor hetzelfde dorp.	a. Er heeft een algemene belangenafweging plaatsgevonden waarom de tramlijn vanuit Amstelveen is doorgetrokken naar Uithoorn. Dit is ook verwoord in de algemene inleiding. Bij de belangenafweging is ook de impact van de mensen die aan het tracé wonen meegenomen. Daarbij is voor het tracé de keuze gevallen op het doortrekken van	a. niet van toepassing

	b. Honderden kinderen die in de aanliggende wijken wonen zullen de dubbele trambaan moeten oversteken en indiener maakt zich zorgen om hun veiligheid. c. Het verdwijnen van mooi openbaar groen zal velen aan het hart gaan. d. De toename van geluid komt bovenop het geluid van Schiphol. Indiener wijst op de gezondheidseffecten en vraagt om extra geluidwerende ramen.	de tramlijn over de oude spoordijk. De oude spoordijk ligt al meer dan een eeuw door en in Uithoorn. Er zijn maar een paar verbindingen over deze oude route heen gelegd. Het is daarbij van belang dat een goed woon en leefklimaat blijft bestaan. Bij de vele inspraak en consultatierondes is ook vooral geluisterd naar de impact voor bewoners. De nieuwe verbindingen kunnen veilig worden ingericht. De verbindingen tussen de wijken blijft via de oversteken intact. In overleg met bewoners is gekeken om aan het gebied zoveel als mogelijk aan leefbare waarden toe te kennen. b. Zie algemene beantwoording 2.7. c. Het openbaar groen en de ecologische verbindingszone blijft voor de gemeente een belangrijk aspect. In het ecologisch onderzoek, zoals opgenomen in bijlage 17a en verder beschreven in hoofdstuk 5.6 van de toelichting, is daarom ook de nodige aandacht besteed aan de ecologische verbindingszone. Uitgangspunt blijft een groene inpassing van Uithoornlijn. Zie ook de algemene beantwoording 2.4. d. In de Wet geluidhinder is opgenomen dat de geluidsbelasting per afzonderlijke geluidsbron bepaald dient te worden. Als de berekende waarden, komende vanaf deze bron, niet boven de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting komt, wordt voldaan aan de Wet	b. niet van toepassing c. niet van toepassing d. niet van toepassing
--	--	---	---

		geluidhinder. Een cumulatieve berekening (waarin ook luchtverkeerslawaaï en eventuele andere geluidsbronnen wordt meegenomen) is volgens de Wet Geluidhinder niet nodig als de eerste berekening aantoont dat de onderzochte bron binnen de wettelijk gestelde regels valt. Ondanks dat het niet wettelijke noodzakelijk is worden voor de Uithoornlijn bovenwettelijke maatregelen getroffen. Zo worden extra geluidschermen geplaatst, is gekozen voor een extra stille tram en gaat de tram rijden over een geluiddempende ondergrond. Op basis van deze extra bovenwettelijke maatregelen ziet de gemeente geen reden tot het plaatsen van geluidwerende ramen, omdat nadelige gezondheidseffecten niet te verwachten zijn. Zie ook de algemene beantwoording 2.11.	
e.	Indiener geeft aan dat de parkeergelegenheid nu al vaak onvoldoende is en vraagt om een persoonlijk parkeervak voor iedere bewoner.	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. Paragraaf 3.3 van de toelichting geeft aan dat er onderzoek is gedaan naar de parkeerdruk en de te verwachten benodigde parkeerplaatsen en hoe deze verdeeld worden. Omdat de toevoeging van het aantal parkeerplaatsen als voldoende worden beschouwd worden geen andere maatregelen voorgesteld naar aanleiding van dit plan. Zie ook de algemene beantwoording 2.3	e. niet van toepassing

	f. Door de aanleg van de tramlijn en de bijbehorende aspecten zullen de huizenprijzen aan het tracé minder hard in waarde stijgen. g. Indiener geeft aan de alternatieve routes nog eens te onderzoeken en vraagt zich af waarom de tram door drie woonwijken gaat rijden en waarom de bewoners minder groen en lawaai wordt gegund.	f. Zie algemene beantwoording 2.15 g. De alternatieve routes zijn uitvoering onderzocht. Zie hiervoor de algemene beantwoording 2.2. Daarnaast heeft een algemene belangenafweging plaats gevonden zoals verwoord in de inleiding van deze nota. De gevolgen van deze belangenafweging heeft impact voor de direct aanwonenden maar vallen binnen aanvaardbare normen.	f. niet van toepassing g. niet van toepassing
Zienswijze 3	a. Indiener geeft aan dat op voorhand duidelijk is dat de ontheffing die verleend is voor de huismus rechtens geen stand kan houden, zodat het bestemmingsplan ook onuitvoerbaar is. Indiener geeft aan dat ontheffing van de Wet natuurbescherming alleen kan worden verleend als er geen andere bevredigende oplossing is. Dit volgt ook uit artikel 9 van de Vogelrichtlijn. Er is in dit geval een andere bevredigende oplossing voor handen. Namelijk de elektrische bus, of bussen op aardgas.	a. Voor de huismus is een ontheffing verleend. Er is aangetoond dat er geen andere oplossing voorhanden is en dat het alternatief van de elektrische bus geen reëel/gelijkwaardig alternatief is. In de ontheffing is inzichtelijk gemaakt welke mitigerende maatregelen getroffen moeten worden. De mitigerende maatregelen worden opgenomen in een plan om het leefgebied van de huismus te optimaliseren. De mitigerende maatregelen dienen verplicht uitgevoerd te worden. De aanvraag voor de ontheffing is rechtmatig.	a. niet van toepassing

In paragraaf 4.14.3 van de Vormvrije MER wordt aangegeven dat de huidige bussen vervangen worden door elektrische bussen. Dat is al een andere bevredigende oplossing voor deze trambaan. Bovendien zouden bussen ook op aardgas kunnen rijden wat ook een bevredigende oplossing is. De onderbouwing van het oordeel van het college van gedeputeerde staten dat er geen bevredigende oplossing is bestaat uit de overweging dat uit de gegevens van de aanvraag blijkt dat het project gebonden is aan een specifieke locatie. Dat is geen argument. Mocht door GS terecht overwogen zijn dat er geen andere bevredigende oplossing beschikbaar is dan is aan de eerste voorwaarde voldaan maar dient vervolgens getoetst te worden of er sprake is van een belang waarvoor de wet natuurbescherming en de vogelrichtlijn een ontheffingsmogelijkheid bieden. Niet elk openbaar belang valt daar onder. De ontheffing is aangevraagd en afgegeven omdat het project in het belang van de volksgezondheid en de openbare veiligheid zou zijn. Niet elk openbaar belang valt daaronder.

Voor vogels zijn strikte voorschriften over wanneer een ontheffing verleend kan worden en hier kunnen maar een beperkt aantal belangen voor worden gebruikt. De ontheffing voor onderhavig plan is aangevraagd en verkregen voor Volksgezondheid en openbare veiligheid. Daarbij is aangetoond dat er geen verslechtering is van de staat van instandhouding.

Voor de trambaan zijn geen andere bevredigende oplossingen.

Gezien de beperkte ruimte zijn er geen mogelijkheden om het groen te sparen bij de aanleg. Een andere bevredigende oplossing zou kunnen bestaan uit een alternatief voor de tram, bv elektrische bussen, maar in de algemene beantwoording 2.1 is aangegeven dat alternatieven voor de tram niet tot de mogelijkheden behoren voor Uithoorn.

Het aangevoerde belang voor de ontheffing is 'De volksgezondheid en openbare veiligheid'. Dit belang is onder andere van toepassing bij 'De aanleg van een weg in verband met o.a. de leefbaarheid van de dorpskernen (volksgezondheid). Dit punt wordt onderbouwd met [ABRvS 18 maart 2013, ECLI:NL:RBNNE:2013:BZ4503 r.o. 9.4. In het belang van de volksgezondheid was de ontheffing voor vogels toereikend gemotiveerd](#). Deze onderbouwing is ook van toepassing voor deze ontheffing.

	b. Uit de toelichting blijkt niet dat de verbetering van de volksgezondheid en de verkeersveiligheid redenen zijn om dit bestemmingsplan vast te stellen. c. Ten onrechte is het akoestisch onderzoek niet uitgegaan van de maximale mogelijkheden en is daarmee ontoereikend. In de uitgangssituatie is gerekend met stil materiaal terwijl ook ander materiaal toegelaten kan worden. Trams kunnen ook harder rijden dan is meegenomen in het geluidsonderzoek. Geluid dient breder bekeken te worden dan de Wet Geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift 2012. d. Bij de geluidsberekeningen is onterecht 5 dB afgetrokken voor tramverkeer. Dit is op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder en artikel 3.4, eerste lid aanhef en onder d van het Rekenen meetvoorschrift geluid 2012. Deze aftrek kan in het kader van de door u te verrichten	b. In de toelichting is verantwoord dat op alle milieuaspecten wordt voldaan aan de eisen die wet en regelgeving daaraan stellen. Ook zal de Uithoornlijn voldoen aan alle veiligheidseisen die gesteld worden. Zie ook de algemene beantwoording van de milieuaspecten 2.11, 2.12 en 2.13 en voor de veiligheid 2.7. Volksgezondheid en verkeersveiligheid zijn rechtstreekse effecten van de tramverbinding en zijn doorslaggevend geacht in het kader van de belangenafweging in het kader van de Wet natuurbescherming. c. Het geluidsonderzoek is uitgevoerd conform de daarvoor geldende richtlijnen. Er is een Programma van eisen opgesteld waaraan de tram moet voldoen. Dat zijn de trams die zijn besteld en hier gaan rijden. In het onderzoek zelf is een onderbouwing van de gevolgde methode opgenomen. Aan de uitgangspunten zoals het geluidsonderzoek verantwoord zal voldaan moeten worden. De maximumsnelheid van de tram is per traject vastgelegd. Zie bijlage 12b (Uithoornlijn Onderzoek geluid) behorende bij de toelichting. Zie ook algemene beantwoording 2.9 d. Zie algemene beantwoording 2.11	b. niet van toepassing c. niet van toepassing d. niet van toepassing
--	---	---	---

	ruimtelijke ordeningstoets op grond van de Wet ruimtelijke ordening in redelijkheid niet worden toegepast		
Zienswijze 4	a. Indiener merkt op dat honderden kinderen die de oversteek vanuit de Legmeer naar de scholen maken blootgesteld worden aan extra gevaar. Er wordt geen alternatief geboden dan gelijkvloerse kruisingen. b. Het natuurgebied gaat veranderen in een trambaan waardoor biodiversiteit en recreatiemogelijkheden verloren gaan.	a. In de planuitwerkingsfase zijn de kruispunten (nogmaals) getoetst op veiligheid. Bij de kruisingen Randweg en Bieslook is de snelheid van passerende trams dermate hoog dat gekozen is om de kruisingen in te richten met overwegbomen. Bij het kruispunt Aan de Zoom is de snelheid van de tram vanuit beide richtingen gering door de bocht bij Buitendijks/Wederik en de halte Aan de Zoom. Echter, Aan de Zoom is een schoolgaande route waarover elke dag veel kinderen fietsen. Deze kinderen zijn niet bekend met het fenomeen tram. Om de veiligheid ook hier te vergroten is gekozen om de kruising Aan de Zoom alleen voor fietsers en voetgangers in te richten. De ontsluiting van Buitendijks is daarom verlegd naar de Faunalaan. De kruising zal daarbij worden beveiligd met overwegbomen. Zie ook de algemene beantwoording 2.7. b. 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 Het betreft hier geen natuurgebied maar een smal deel van de spoordijk dat onderdeel is van de ecologische verbindingszone. Het gebied had geen recreatieve bestemming maar kon wel als zodanig worden	a. niet van toepassing b. niet van toepassing

		gebruikt. Ook bij de komst van de Uithoornlijn houdt de verbindingzone zijn groene uitstraling. Daar waar het mogelijk is zal er ook nieuw groen verschijnen. De biodiversiteit gaat niet voor het gehele gebied verloren. Voor alle planten- en diersoorten geldt de zorgplicht en daar is in het plan rekening mee gehouden. Uitgangspunt van de tramlijn is een zo groen mogelijke inpassing. Hierin wordt voorzien door groene (begroeide) schermen op bijna het gehele tracé, bomen of struiken tegenover Meerkikker en het zoveel mogelijk behouden van bomen. Bomen van de Lijst waardevolle bomen Uithoorn worden gehandhaafd. Zie ook de algemene beantwoording 2.4.	
c.	De omwonenden flink belast met geluid. Door te rekenen met gemiddelden v.w.b. de geluidsbelasting wordt o.i. te weinig rekening gehouden met de omwonenden in de bocht bij de Wederik/Buitendijks. Deze terugkerende belasting komt bovenop de al aanwezige geluidsoverlast van Schiphol.	c. Het geluidsonderzoek is uitgevoerd conform de daarvoor geldende wettelijke richtlijnen. Deze richtlijnen schrijven voor dat met een gemiddelde geluidsbelasting gerekend dient te worden. Bij een geluidsonderzoek wordt de nieuwe situatie (tram en bestaande woningen) zo nauwkeurig mogelijk berekend. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op het grootste deel van het tracé geen sprake is van een overschrijding van de geluidsnorm. Dat geldt ook voor het deel Wederik/Buitendijks. Omdat de berekende geluidsbelasting van de Uithoornlijn niet boven de maximaal toelaatbare geluidsbelasting komt, zijn geen cumulatieve berekeningen (waarin ook luchtverkeerslawaaai (Schiphol) en eventuele andere geluidsbronnen wordt meegenomen) volgens de Wet Geluidhinder niet nodig. Zie algemene beantwoording.	c. niet van toepassing

		2.11. Daarnaast worden er naast de wettelijke maatregelen ook extra maatregelen getroffen zo ook voor dit gedeelte van het tracé.	
d. De verkeersdrukte in de wijk zal toenemen door parkerende reizigers.	d. 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. Omdat de toevoeging in het plan van het aantal parkeerplaatsen als voldoende worden beschouwd worden er geen andere maatregelen voorgesteld naar aanleiding van dit plan. Het is niet de verwachting dat de parkeer overlast in de wijk toeneemt. 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 algemenebeantwoording 2.3.	d. niet van toepassing	
e. Door de fietsoversteek bij de Wederik te laten vervallen wordt deze straat in ieder geval behoedt voor doorgaand fietsverkeer en terugkerende geluidsoverlast door de waarschuwingssignalen. Indieneer maakt zich grote zorgen over de leefbaarheid in de directe omgeving.	e. De doorgang bij de Wederik komt inderdaad te vervallen. Voor de leefbaarheid wordt verwezen naar de algemene beantwoording onder punt 2.8 veiligheid.	e. niet van toepassing	
f. Er zijn verscheidene alternatieve aangedragen. Ook de keuze van elektrische bussen.	f. Zie algemene beantwoording 2.2	f. niet van toepassing	

Zienswijze 5	a. De verschillende inloopsessies, bijeenkomsten waren een farce. De bewoners zijn heel erg ontstemd over deze handelswijze. De waarnemingen en belevingen van de gemeente en Vervoerregio kloppen niet met de beleving van de bewoners. b. Er wordt een mooi uitzicht ontnomen. c. Naast Schiphol komt er nu een lawaaigenerator, een tram. De geluidswaarden van Schiphol en de tram zijn niet te definiëren en cumuleert tot ontoelaatbare overlast. d. De beoogde file vermindering op de N201 is een farce. Openbaar vervoer is een onbetrouwbaar deel voor reizen. Legmeer is totaal niet berekend op honderd of meer extra auto's in de wijk. e. Indiener vraagt zich af wat de schade aan de woning zal zijn door trillingen.	a. Het spijt ons dat uw verwachtingen/ ervaringen anders zijn dan bedoeld. Wij kunnen aangeven dat het participatie en communicatie traject erg uitgebreid is geweest. Dit is ook vastgelegd in een rapportage, bijlage 5 van het bestemmingsplan. Zie voor verdere beantwoording Deel 1 Inleiding. b. Het gebied gaat een andere invulling krijgen maar dit is een belangenafweging die zorgvuldig is gemaakt. c. Zie algemene beantwoording 2.11 d. Met de aanleg van de Uithoornlijn wordt juist een betrouwbaarder, sneller en comfortabeler hoogwaardige tramlijn voorzien. Waarmee de doorstromingsproblemen naar Amstelveen/ Amsterdam tot de verleden tijd behoren. De extra auto's op het totaal van de verkeersintensiteit van de wegen rondom de halte in de Legmeer zal tot weinig effect resulteren. e. In de planuitwerkingsfase heeft een nadere analyse en uitwerking plaatsgevonden van de Quick Scan trillingen die is uitgevoerd in de planstudiefase. Schade aan bebouwing treedt op bij trillingsniveaus die beduidend hoger zijn dan de niveaus waarbij hinder wordt ervaren (streefwaarden). Dat betekent dat er bij de geprognosticeerde trillingsniveaus geen kans op schade aan bebouwing is te verwachten. Zie algemene beantwoording 2.5	a. niet van toepassing b. niet van toepassing c. niet van toepassing d. niet van toepassing e. niet van toepassing
--------------	--	---	---

	f. De gezichtsschermen bieden onvoldoende bescherming tegen geluid en luchtdruk. g. Wat gaat de gemeente betalen voor de enorme waardevermindering van mijn halfvrij staande villa.	f. Uit het geluidsonderzoek 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 rijdt is wél sprake van overschrijding van de in het bestemmingsplan vastgestelde voorkeurswaarde. Ter plaatse van het deel van het tracé waar indiener woont, is er geen verplichting tot het aanbrengen van een scherm. De schermen die op dit deel geplaatst gaan worden zijn voortgekomen als extra niet verplichte maatregel in overleg met bewoners. Zie algemene beantwoording 2.11 g. Planschade is de vermogensschade (waardevermindering van onroerende zaken) of inkomensschade die ontstaat na wijziging van de planologie. De vermogens- of inkomensschade wordt bepaald door de maximale invulling van de oude planologie en de maximale invulling van de nieuwe planologie te vergelijken. Zie algemene beantwoording 2.15	f. niet van toepassing g. niet van toepassing
Zienswijze 6	a. De bereikbaarheid van inwoners vanuit de wijk verslechtert enorm door de ontsluiting via Faunalaan. Dit leidt tot 15% a 20% extra reistijd in en om Uithoorn, als je in de richting Amstelveen/Amsterdam (A9) of Aalsmeer/Utrecht wilt (N201, A4 en A2). Het voorstel van indieners is dan ook om de Faunalaan door te trekken naar de Randweg.	a. Als men naar de N201, A9 of A4 wil als bestemming, rijdt je straks via de Faunalaan, Maximalaan en N231 en dat is minstens zo snel als nu. Richting de A2 maakt het ook al niets uit omdat je via de Faunalaan, Koningin Maximalaan en de Prinses Irenebrug, die in twee richtingen open blijft, ook op de N201 kan komen. Alleen als men via de N521 naar Amstelveen wil rijden is de afstand langer. De bereikbaarheid van Haarlem, Amsterdam en Utrecht wordt	a. niet van toepassing

		door de ontsluiting van Buitendijks op de Faunalaan niet negatief beïnvloed. In reactie op het voorstel om de Faunalaan door te trekken naar de Randweg het volgende. De verkeersstructuur van Legmeer-West is zodanig opgesteld dat het verkeer in de wijk zo min mogelijk een doorgaande functie heeft en zich via de wegen om de wijk moet ontsluiten. Dat zijn de wegen met een verkeersfunctie Randweg, Randhoornweg, Noorddammerweg, Faunalaan en Koningin Maximalaan. Daarbij is de Faunalaan behalve een toegangsweg voor de wijk ook een woonstraat met een verblijfsfunctie. De Faunalaan doortrekken naar en aansluiten op de Randweg zal een aantal negatieve effecten hebben waaronder een toename van de verkeersintensiteit omdat het voor een belangrijk deel de Randhoornweg als gebiedsontsluitingsweg zal vervangen. Deze verhoging van de verkeersintensiteit en het aantrekken van verkeer dat daar geen bestemming heeft is nadelig voor de leefbaarheid en veiligheid van de Faunalaan en daarom niet wenselijk.	
	b. Er is nergens aangegeven dat de tram ook daadwerkelijk maximaal 30 km per uur zal gaan rijden. Meer borging hiervan is op zijn plaats. c. Cliënten moeten er maar vanuit gaan dat geen trillingen plaatsvinden.	b. Zie algemene beantwoording 2.9 c. Zie algemene beantwoording 2.5	b. niet van toepassing c. niet van toepassing

	d. Het is onduidelijk of het aantal parkeerplaatsen voldoende zal zijn. Indieners willen voorkomen dat tramreizigers in hun wijk gaan parkeren. e. In de uitwerking van het bestemmingsplan wordt rekening gehouden met zichtscheren. Dit ter bewaking van privacy. Onduidelijk is echter of hiermee het zicht vanuit de tram in de woning van cliënten volledig wordt voorkomen. f. Er is strijd met het evenredigheidsbeginsel van artikel 3:4, tweede lid, van de Awb door dit plan.	d. Door de toevoeging van extra parkeerplaatsen verdeeld over de haltes, wordt het verwachte extra aantal reizigers gefaciliteerd. Deze parkeerplaatsen dienen nu juist om te voorkomen dat door de komst van de tramlijn extra in de wijken geparkeerd gaat worden. Zie algemene beantwoording 2.3. Tevens zullen bij de ontsluiting naar Buitendijks extra maatregelen worden genomen zoals een doodlopende weg bord en een parkeerverbod op de ontsluitingsweg. e. Er bestaat geen verplichting om het zicht af te schermen. Echter, het plaatsen van schermen zijn extra niet-noodzakelijke maatregelen die ook helpen de privacy te waarborgen. Mensen die in de tram zitten kunnen niet in de tuin kijken. De tram komt wel iets boven de schermen uit. Daarmee is geen garantie gegeven dat al het zicht vanuit de tram is afgeschermd. f. Artikel 3:4 van de Awb betreft zorgvuldigheid en belangenafweging. In het plan is uitvoerig stilgestaan bij de nut en de noodzaak van het plan. Daarnaast zijn alle relevante belangen afgewogen en onderbouwd door de nodige onderzoeken. Ook heeft er uitgebreide communicatie en participatie plaatsgevonden zoals verwoord staat in bijlage 5 van het plan. De gemeente acht het evenredigheidsbeginsel niet geschaad.	d. niet van toepassing e. niet van toepassing f. niet van toepassing
Zienswijze 7 en 8	a. Indiener vraagt zich af wat de nut en noodzaak is van de tram. Het aantal reizigers is beperkt dus waarom kan het niet met een elektrische bus.	a. De nut en noodzaak van het plan is verantwoord in Deel 1 Inleiding van deze nota. Zie voor de afweging van de elektrische bus de algemene beantwoording onder 2.1.	a. niet van toepassing

	b. Hoe zit het met de kosten? Nu al van 60 naar 70 miljoen omdat er een tunneltje anders gemaakt moet worden. Is er wel voldoende over de brug over de N201 nagedacht? De snelheid waarmee de tram daar naar toe mag rijden is 50km per uur. Haalt dit het wel en hoe zit met geluid en komen er geen extra kosten uit? c. Het voorstel is een gelijkvloerse kruising, maar is dit voldoende veilig? Er gaan dagelijks honderden kinderen heen en weer naar school, verder zit er een sportcomplex aan die zijde dus moeten ook kinderen heen en weer. Als beveiliging wordt nu voorgesteld om de mensen van buitendijks niet de tram te laten kruisen en allemaal langzaam verkeer op de kruising aan de Zoom. Wel moet er dan een slagboom met geluid komen.	b. In de planstudiefase is gekeken of het plan maakbaar, haalbaar, betaalbaar en wenselijk is, waar eind 2016 een besluit op is genomen. Daar hoort een raming bij, dat in de planuitwerkingsfase opnieuw getoetst is. Elke fase gaat een stukje dieper en grondiger omdat het onderzoek doen en de ontwerpen maken ook geld kost. Vandaar dat in de planuitwerkingsfase alle berekeningen opnieuw gedaan zijn. Daar is een aantal verbeteringen uit gekomen die tot een hogere raming hebben geleid. Het gaat hier bijv. om aanpassingen bij de Zijdelweg, het mogelijk maken van een tweerichtingenexploitatie vanuit het opstelterrein, maar ook een extra voedingspunt en overwegbomen bij de kruising Aan de Zoom. Zie algemene beantwoording 2.11 en 2.16. Het kunstwerk over de N201 is doorerekend en haalbaar. De hellingspercentages zijn berekend en voldoen aan de gestelde eisen. c. In de planuitwerkingsfase zijn de kruispunten nogmaals getoetst op veiligheid. Daarbij is nogmaals vastgesteld dat de uitvoering zoals nu gepland voldoet aan het verwachte gestelde veiligheid niveau. Het aanleggen van een ongelijkvloerse kruising hoeft niet veiliger te zijn dan een gelijkvloerse kruising. Als elders wordt gekozen voor een ongelijkvloerse kruising dan wordt daar een eigen afweging gemaakt. In Amstelveen bijvoorbeeld is dit toegepast voor de doorstroming van ander verkeer. Er is in Uithoorn geen reden om daarvoor te kiezen. Een voorstel van bewoners voor een ongelijkvloerse kruising is wel onderzocht en in	b niet van toepassing c. niet van toepassing
--	--	--	--

	d. 20 x per uur getingel, geluid van een opstartende of remmende tram en hoe is dit voor de omwonenden? Wordt dit meegenomen in het totaal geluid? De berekening van geluid is ook weer een model. We hebben al behoorlijk geluidsoverlast met de nieuwe regelingen met Schiphol en dit geluid mag er dan niet bij opgeteld worden. e. Als de tram komt verdwijnt al het mooie groen en bomen en bramenstruiken. Waar moeten alle huismusjes naar toe. IJsvogels die zich verschuilen in de berm langs de dijk?? Fazanten, Buizerds, kikkers, etc.? Daarnaast is het een schitterend mooi en veilig honden losloopegebied. Als dit gebied (de Spoordijk) verdwijnt zal je met je hond elders moeten, maar waar?	de werkgroep Aan de Zoom besproken. Zie algemene beantwoording 2.7. d. Uit het geluidsonderzoek 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 rijdt is wél sprake van overschrijding van de vastgestelde voorkeurswaarde. Ter plaatse van het deel van het tracé waar indienen woont is er geen verplichting tot het aanbrengen van een scherm. De schermen die op dit deel geplaatst gaan worden zijn voortgekomen als extra niet-verplichte maatregelen in overleg met bewoners. Zie algemene beantwoording 2.11. e. Er is uitvoerig onderzoek gedaan naar beschermde soorten zoals de huismus. Er worden mitigerende maatregelen genomen ten aanzien van deze beschermde soorten. Zo wordt niet gestart met de werkzaamheden in het broedseizoen (april-september). Tevens worden er nestkasten geplaatst voor de mussen. De dijk wordt momenteel gebruikt als hondenlosloopegebied. Er wordt een evaluatie hondenbeleid opgestart en op basis daarvan een nieuw beleid gemaakt. De (ruimtelijke) consequenties van alle ontwikkelingen, waaronder ook de Uithoornlijn, worden hierin meegenomen zodat bekend wordt waar voldoende of onvoldoende ruimte voor honden is. Zie algemene beantwoording 2.4.	d. niet van toepassing e. niet van toepassing
--	---	--	---

	f. Bij het aanpassen van de parkeerplekken bij het oude spoordijk zullen alle mooie oude bomen verdwijnen anders is er niet voldoende ruimte voor parkeerplaatsen en voor het gemak zijn alle plaatsen van het spoorhuis die er nu als zijn meegeteld. Weten bewoners dat er 21 mooie oude bomen verdwijnen. En wat voor groen komt ervoor terug? g. Alle fauna rond om en op het spoor bij de parkeerplaatsen is onvoldoende onderzocht. Wat wordt de compensatie bij bebouwing? Hiervan is geen rapport, dus komt er geen compensatie?	f. Indien de indiener refereert aan de Rode Beuken aan de Stationsstraat dan kan worden gemeld dat deze niet verdwijnen. Voor het inpassen van de parkeerplaatsen bij het dorpscentrum hoeven de bestaande Rode Beuken niet gekapt te worden. Deze blijven op dezelfde plaats staan. Compenserend groen is hier zodoende niet aan de orde. De parkeerplaatsen van het Spoorhuis zijn niet al meegeteld. Zie algemene beantwoording 2.3. g. Er zijn twee onderzoeken uitgevoerd met betrekking tot ecologie. Zie bijlage 17a Update ecologische quickscan Uithoornlijn en 17b Vervolgonderzoek Huismussen Uithoornlijn. Hierbij zijn de parkeerplaatsen rondom Aan de Zoom en bij het busstation meegenomen. De nieuwe opties voor parkeerplaatsen bij de eindhalte zijn op alle locaties al mogelijk, middels de vigerende bestemmingsplan. De reden dat de parkeerplaatsen nu worden vastgelegd voor dit bestemmingsplan is om de aantallen te kunnen borgen. Daarbij zijn de locaties nu veelal voorzien van laag groen, wat van tijd tot tijd wordt gemaaid, waardoor dit geen geschikt habitat is voor flora en fauna waardoor onderzoek niet noodzakelijk is. Zie tevens de algemene beantwoording 2.4. De optie Quaker is vervallen en het betreft nog slechts twee extra parkeerplekken die aan de Wilhelminakade gerealiseerd zullen worden. Het kappen van bomen is hiervoor naar verwachting niet nodig.	f. niet van toepassing g. niet van toepassing
--	--	--	---

	h. Volgens de bewoners in Amstelveen gaan we te maken krijgen met gelegenhedsinbraken, even neuzen, inbreken, en hop weer snel weg met de tram. De aanblik van lelijke masten met stroomkabels en nog meer geluidproductie zal de waarde van ons huis doen kelderen. Met de komst van het station aan de zoom zal de parkeeroverlast in de wijk toenemen. i. Er verdwijnen allerlei haltes, zorginstellingen zijn dan slecht tot niet te bereiken, geen stop bij ziekenhuis Amstelland, VU-ziekenhuis en diverse verzorgingscentra. Langere reistijden, grotere loopafstanden, vaker overstappen. j. Indieneer verwacht grote gevolgen voor de gezondheid, door effect spanning van de kabels, fijnstof productie en dat samen met de groei van Schiphol. k. Indieneer raad aan om alternatieven te onderzoeken. Waarom geeft de gemeente voorrang aan een tram dwars door drie woonwijken in plaats van uw bewoners groen en minder lawaai te gunnen.	h. Er zijn geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit stijgt indien het OV verbetert. De sociale controle zal eerder toenemen door het extra aantal mensen op straat. Het is mogelijk dat in individuele gevallen er planschade (waardevermindering) kan optreden. Zie hiervoor de algemene beantwoording 2.15. Vragen met betrekking tot verwachte parkeeroverlast worden beantwoord in de algemene beantwoording 2.3 i. Zie algemene beantwoording 2.10 j. Gezondheid van mensen heeft te maken met een goed woon en leefklimaat. Het aspect gezondheid speelt een rol bij het vaststellen van wettelijke normen. Alle milieuaspecten zoals geluid, lucht en bodem zijn onderzocht en aangegeven in de toelichting. Alle milieuaspecten vallen binnen de daarvoor geldende wettelijke normen. k. De zienswijze met betrekking tot de alternatieven zijn beantwoord in de algemene beantwoording 2.2. De keuze voor het tracé is verwoord in Deel 1.	h. niet van toepassing i. niet van toepassing j. niet van toepassing k. niet van toepassing
Zienswijze 9,10 en 18	a. Niet eerder is sprake geweest van een trambaan. Gezien het feit dat de gemeente Uithoorn voor de ontwikkeling van de Legmeer huizen tot pal aan de oude spoordijk heeft	a. Waarom de keuze is gemaakt voor een tramverbinding staat verwoord in de inleiding van deze nota van zienswijze.	a. niet van toepassing

	gepland lijkt het erop dat zij ook geen plannen hadden. De keuze voor tram wordt opgehangen aan een enquête.		
	b. Indieners geven aan dat het woongenot wordt aangetast. Door de aanwezigheid van Schiphol is het extra geluid van de tram een te grote belasting. Vliegverkeer van Schiphol is onvoldoende betrokken bij de beoordeling. Bovendien wordt voor de kruising spoorbaan/langzaam verkeer een met slagbomen beveiligde overgang voorzien. Dit betekent nog meer geluid en knipperlichten. Verzoek is nader akoestisch onderzoek te doen en daarbij alle geluidsbronnen te betrekken die ons woonklimaat beïnvloeden.	b. Het geluidsonderzoek is uitgevoerd conform de daarvoor geldende wettelijke richtlijnen. Deze richtlijnen schrijven voor dat met een gemiddelde geluidsbelasting gerekend dient te worden. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op het grootste deel van het tracé geen sprake is van een overschrijding van de geluidsnorm. Dat geldt ook voor het deel Wederik/Buitendijks. Omdat de berekende geluidsbelasting van de Uithoornlijn niet boven de voorkeurswaarde van de Wgh dan wel de reeds vastgestelde hogere waarden komt, zijn geen cumulatieve berekeningen (waarin ook luchtverkeerslawaaï (Schiphol) en eventuele andere geluidsbronnen wordt meegenomen) volgens de Wet Geluidhinder nodig. Zie algemene beantwoording 2.11	b. niet van toepassing
	c. Daarbij achten wij van belang dat elektrische bussen vele malen minder geluidhinder veroorzaken dan een tram en er dus om die reden onvoldoende is afgewogen of deze stillere elektrische bussen niet alsnog tot een ander traject dan wel ander vervoermiddel hadden moeten leiden. -à combi van keuze tram i.p.v. elektrische bussen en geluid wat effect is.	c. Inderdaad is de verwachting dat er in de toekomst meer met elektrische bussen gereden gaat worden, maar planning en uitwerking daarvan is niet zeker. Zie algemene beantwoording 2.1.	c. niet van toepassing

d. Er is onvoldoende onderzocht wat de gevolgen zijn van de geplande dienstregeling m.b.t. lichthinder en fijnstof.	d. Er zal in Uithoorn 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 verwachting is inderdaad dat er in de toekomst meer met elektrische bussen gereden gaat worden, maar planning en uitwerking daarvan is niet zeker. Zie voor lichthinder de algemene beantwoording in 2.12.	d. niet van toepassing
e. Het plaatsen van lichtmasten van 12 meter hoog is overbodig en ongewenst.	e. Zie algemene beantwoording 2.12	e. hoogte wordt gewijzigd van 12 naar 8 meter.
f. De verkeersdruk kan niet goed opgevangen worden en daar is onvoldoende onderzoek naar gedaan, zo zijn er slechts een beperkt aantal parkeerplaatsen voorzien omdat er geen rekening is gehouden met parkeerbehoefte van bewoners. Met name het doodlopende stuk Aan de Zoom zal zwaar worden getroffen door wegbrengende auto's en langdurend geparkeerde auto's. Op de suggestie om het doodlopende stuk van Aan de Zoom alleen toegankelijk te maken voor bewoners, eventueel in combinatie met een draaicirkel werd nauwelijks ingegaan onder het motto "dat komt later wel" terwijl dit van te voren geregeld zou moeten worden.	f. 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 ingegaan op de te verwachten benodigde parkeerplaatsen en hoe deze verdeeld worden. De te verwachten extra verkeersdruk bij de toekomstige haltes van de Uithoornlijn zal beperkt zijn. Uit genoemde 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	f. niet van toepassing

		het totaal van de verkeersintensiteit van de wegen rondom de haltes zal dat weinig effect hebben. De te verwachten extra parkeervraag is onderzocht net als de huidige parkeerdruk rondom de haltes. Naast de extra parkeerplaatsen die zullen worden gerealiseerd rondom de haltes is in de omgeving voldoende parkeercapaciteit aanwezig. Daarbij kan er sprake zijn van dubbelgebruik van parkeerplaatsen waarbij bewoners en gebruikers van de tram dezelfde parkeerplaatsen gebruiken. Bij de halte Aan de Zoom worden aan de Faunalaan extra parkeerplaatsen gerealiseerd. Mede naar aanleiding van de zienswijze is voor een mogelijke herinrichting van het doodlopende deel van Aan de Zoom een eerste verkeerskundig advies uitgevraagd. Indien dit tot een herinrichtingsontwerp leidt zullen bewoners hierover worden geïnformeerd. Zie ook de algemene beantwoording 2.3.	
g.	Indieners vragen om meer aandacht en oplossingen voor de privacy.	g. 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.	g. niet van toepassing
h.	Indieners zijn bang voor het afnemen van de sociale veiligheid.	h. Zie algemene beantwoording 2.8	h. niet van toepassing
i.	Indieners zijn bang voor de negatieve impact op de waarde/verkoopbaarheid van hun woning.	i. Zie algemene beantwoording 2.15	i. niet van toepassing

	j. Indieners vragen om alsnog onderzoek te doen naar de financiële haalbaarheid in geval van tegenvallende reizigersaantallen. k. De keuze voor slechts 3 stations zal een negatieve invloed hebben op de bereikbaarheid van openbaar vervoer richting Amstelveen/Amsterdam. l. Indieners verzoeken om een nieuwe en goede afweging te maken tussen de alternatieve tracés en andere transportmiddelen en daarbij het grootste belang te hechten aan het woonklimaat van de omwonenden in Uithoorn.	j. Indien in de toekomst de reizigersaantallen tegen blijken te vallen, zal dit t.z.t. worden bekeken middels de jaarlijkse vervoerplannen. In Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse van de investering van de infrastructuur (aanleg van trambaan) is ook rekening gehouden met de jaarlijkse exploitatiekosten en kosten voor beheer en onderhoud. Zie ook algemene zienswijze 2.16 k. Er is een uitgebreide studie geweest naar het aantal haltes op de lijn. Zie hiervoor ook bijlage 8a van de bijlage en de algemene beantwoording 2.10. l. Zie algemene beantwoording 2.2	j. niet van toepassing k. niet van toepassing l. niet van toepassing
Zienswijze 11, 12, 13, 14 en 16	a. Zoals uit bestemmingsplan Beleef Buitendijks volgt, was er weliswaar sprake van een busbaan ten zuiden van deze buurt, maar geen trambaan ten oosten van de wijk. De verkopende partij, de gemeente, heeft ontkend dat er een tram zou komen.	a. De gemeente was niet de verkopende partij, dat was een ontwikkelaar. In het genoemde bestemmingsplan was de bestemming verkeer opgenomen ten oosten van de wijk. Daarnaast was bekend dat over de oude spoordijk mogelijk een busbaan zou komen. Dit is ook visueel getoond op website en in uw productie https://vervoerregio.nl/pagina/20160103-uthoornlijn De gemeente is na het besluit tot een planstudie begin 2015 direct begonnen met een participatie en communicatietraject. In 2012 was de gemeente op de hoogte van de uitvoering van een quickscan door de Stadsregio. Dit onderwerp is juli 2012 in een	a. niet van toepassing

		Raadsvergadering besproken. Naar aanleiding hiervan heeft de Nieuwe Meerbode op 1 augustus 2012 een artikel over de mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn op de voorpagina geplaatst. De gemeente heeft de uitvoering van een quickscan juni 2012 doorgegeven aan de ontwikkelaar, vanuit het idee dat deze de directe contacten met geïnteresseerden onderhield. De ontwikkelaar heeft ons desgevraagd verteld dat in de verkoopgesprekken het onderzoek naar een eventuele tram door hen is benoemd. De hoogwaardige tram wijkt voor wat betreft frequentie en geluidsbelasting niet of nauwelijks af van een HOV-bus.	
b.	Het woongenot wordt aangetast door de uitbreidingen van Schiphol. De extra belasting van de trambaan wordt daarom als onwenselijk beschouwd.	b. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op het grootste deel van het tracé geen sprake is van een overschrijding van de geluidsnorm. Omdat de berekende geluidsbelasting van de Uithoornlijn de voorkeurswaarde dan wel reeds vastgestelde hogere waarden niet overschrijdt, zijn geen cumulatieve berekeningen (waarin ook luchtverkeerslawaaï (Schiphol) en eventuele andere geluidsbronnen wordt meegenomen) volgens de Wet Geluidhinder nodig. Daarnaast worden bovenwettelijke maatregelen genomen om het geluid afkomstig van de tramlijn zo ver mogelijk te beperken. Zie voor extra informatie de algemene beantwoording 2.11.	b. niet van toepassing
c.	Vanwege de privacy wordt verzocht meer aandacht te besteden aan inkijk.	c. Er worden in overleg met bewoners niet-noodzakelijke extra maatregelen genomen zoals het plaatsen van geluidsschermen. Deze worden uitgevoerd als	c. niet van toepassing

		zicht/geluidsschermen zodat deze naast een geluid reducerende werking ook helpen de privacy van omwonenden te waarborgen.	
d. Er wordt ten onrechte ontheffing verleend voor de huismus en andere beschermde soorten. Er is onvoldoende aandacht besteed aan de natuurlijke waarden bij het beoordelen van alternatieve tracés.	d. 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 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.	d. niet van toepassing	
e. De geluidsoverlast van Schiphol is onvoldoende betrokken bij de beoordelingen van geluidshinder. Er is onvoldoende afgewogen dat elektrische bussen minder geluidshinder veroorzaken.	e. Zie algemene beantwoording 2.11 voor het aspect geluid. Er is in Deel 1 aangegeven waarom gekozen is voor de tram in plaats van een buslijn. Daarbij spelen meer factoren dan specifiek het verminderen van geluid De tramlijn kan	e. niet van toepassing	

	f. Er is geen enkele aandacht besteed aan de Anabel. g. 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.	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. f. Zie algemene beantwoording 2.11 g. Er zal in Uithoorn 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 betrekking tot lichthinder is beantwoord in de algemene beoordeling 2.12 h. Vooral bij de haltes Aan de Zoom en het busstation worden een beperkt aantal parkeerplaatsen toegevoegd. Dit brengt ook een beperkt aantal extra verkeersbeweging per dag met zich mee. De extra auto's op het totaal van de verkeersintensiteit van de wegen rondom de haltes zal zodoende tot weinig effect resulteren. j. 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	f. niet van toepassing g. niet van toepassing h. niet van toepassing j. niet van toepassing
h. Het plan zorgt voor meer verkeersbewegingen van en naar de geplande OV-haltes. De toenemende verkeersdruk kan volgens indiener niet goed worden opgevangen in het nu nog rustige gebied, daar is bovendien onvoldoende onderzoek naar gedaan.			
j. 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.			

		onderzocht zal worden. Op basis van de huidige onderzoeken wordt extra onderzoek niet nodig geacht. Zie ook de algemene beantwoording 2.16	
k.	Indiener meent dat ten onrechte besloten is tot de aanleg van het verlengde spoor met enkele nieuwe bewaakte overwegen. De wegen rondom de buurt van indiener zijn gebiedsontsluitingswegen. Voor de bereikbaarheid van de buurt Buitendijks is destijds uitgegaan van een andere ontsluiting, namelijk via de weg Aan de Zoom. Door dit bestemmingsplan wordt die ontsluiting gewijzigd via een route over de Faunalaan. Behalve de belemmering van zijn bewegingsvrijheid, de verkeersveiligheid en beperking van zijn woon en leefklimaat, komt ook de veiligheid van indiener op andere wijze ernstig in het gedrang.	k. Alle wegen in de directe omgeving van Buitendijks, inclusief de Faunalaan en Aan de Zoom, zijn erftoegangswegen met een snelheidsregime van 30km/h. De dichtstbijzijnde gebiedsontsluitingswegen in de omgeving van Buitendijks zijn de Koningin Maximalaan, Noorddammerweg en Zijdelweg met een snelheidsregime van 50km/h. De bewegingsvrijheid van de bewoners van Buitendijks wordt met een afwijking via de Faunalaan niet belemmerd; men kan immers nog steeds goed met de auto snel naar een gebiedsontsluitingsweg rijden; in dit geval de Koningin Maximalaan. Voor bepaalde bestemmingen zal men een langere afstand moeten afleggen dan in het geval van een ontsluiting via Aan de Zoom het geval is. Voor andere bestemmingen zal men juist een kortere afstand afleggen. Voor langzaam verkeer verandert er niks. Ook de verkeersveiligheid wordt niet belemmerd aangezien de wegen waarover men wordt geleid duurzaam veilig zijn ingericht.	k. niet van toepassing
l.	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	l. 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.	l. niet van toepassing

	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.		
Zienswijze 15	a. Indiener spreekt over een ernstige inbreuk op het woongenot als bewoner van de woning grenzend aan de Uithoornlijn niet alleen akoestisch, maar ook in uitzicht en leefomgeving. Van een betamelijk handelend gemeentebestuur had een zorgvuldiger afweging van alle in het geding zijnde belangen verwacht mogen worden. b. Voor het tracé zijn drie varianten onderzocht. Onder meer die langs de Zijdelweg en Europarei. Een van de argumenten die tegen deze tracés wordt aangevoerd, is dat deze niet bij het busstation Uithoorn komen. Inmiddels heeft echter de gemeente Uithoorn een besluit genomen over het handhaven van een busverbinding Uithoorn-Amstelveen. Deze nieuwe besluitvorming is dan ook niet betrokken bij de keuze om als dan niet te komen tot een andere variant nl die van de Uithoornlijn met als eindpunt Macdonalds. Van een zorgvuldige besluitvorming kan om die reden geen sprake zijn. c. Door te kiezen voor een tramverbinding in plaats van busverbinding is onvoldoende belang gehecht aan de belangen van indiener.	a. In het plan is zorgvuldig omgegaan met de belangen van bewoners en belanghebbenden. Er worden ook extra niet noodzakelijke maatregelen genomen in overleg met de bewoners. Zie ook algemene beantwoording Deel 1 Inleiding b. De besluitvorming over de voorkeursvariant (incl. eindpunt en aanvullend OV) is in openbare vergaderingen genomen door de Regioraad van de (toenmalige) Stadsregio Amsterdam, Provinciale Staten van Noord-Holland, Gemeenteraad Uithoorn en Gemeenteraad Amstelveen. Zie de inleiding van deze nota. Ten aanzien van de halte Mac Donalds is het antwoord gegeven bij de algemene beantwoording 2.2. c. De belangen zijn zorgvuldig afgewogen en ook besproken bij de inspraak die heeft plaatsgevonden. Dat geldt ook voor indiener. Zie algemene beantwoording 2.2.	a. niet van toepassing b. niet van toepassing c. niet van toepassing

	d. Indiener geeft aan dat bij het onderzoek geen rekening gehouden met de invloed van het water in de sloot dat als klankkast fungeert. Ook de invloed van de te plaatsen schermen langs de lijn is in het onderzoek niet meegenomen. e. Een studie naar de geluidsoverlast van de geluidsignalen bij overgangen ontbreekt In het onderzoek in combinatie met het geluid van Schiphol. f. Het plan zorgt dag en nacht voor een sterke toename van licht in de omgeving van aanwonenden met negatieve effecten van onder andere ontregeling van de natuur, energieverstoring en de verstoring van het nachtelijk landschap. g. Er is onvoldoende aandacht besteed bij de ontheffing voor kwetsbare en beschermde diersoorten naar andere tracés. h. Het plan zal zorgen voor meer verkeersbewegingen en leiden tot toenemende verkeersdruk die niet kan worden opgevangen. i. Indiener zet vraagtekens bij de nut en noodzaak en vraagt zich af waarom niet gekozen wordt voor elektrische bussen.	d. In het akoestisch onderzoek is zowel voor water als voor de te plaatsen schermen de reflecterende werking meegenomen. e. Zie algemene beantwoording 2.11 f. De verlichting langs het tracé zal niet anders zijn dat de openbare verlichting zoals die ook elders in Uithoorn is gerealiseerd. Zie algemene beantwoording 2.12. g. Zie de algemene beantwoording 2.4 h. In de algemene beantwoording 2.3 is aangegeven dat de verkeersopgave kan worden opgevangen. i. In deel 1 is de beantwoording opgenomen met betrekking tot nut en noodzaak en besluitvorming. Zie de algemene beantwoording 2.1	d. niet van toepassing e. niet van toepassing f. niet van toepassing g. niet van toepassing h. niet van toepassing i. niet van toepassing
Zienswijze 17	a. Indiener ziet de keuze voor de Stationsstraat als eindhalte als een bestuurlijke dwaling. De geschetste voordelen vallen in het niet bij de meerkosten die deze eindhalte met zich meebrengt. Gevraagd wordt het huidige voorkeursbesluit opnieuw in de besluitvorming wordt betrokken.	a. Op het voorkeursracé van de Uithoornlijn zijn twee mogelijke eindpunten voor de tram bestudeerd: het busstation en Stationsstraat. In bijlage 9 van de toelichting van het plan staan de keuzes voor een eindstation uitgewerkt. Samenvattend is geconcludeerd dat het eindpunt Uithoorn Centrum (Stationsstraat) de beste	a. niet van toepassing

		toekomstwaarde heeft en dat het eindpunt Uithoorn Centrum extra vervoerskwaliteit toevoegt aan de Uithoornlijn en daarmee in de Kosten-Baten analyse positief is beoordeeld. Daarbij wordt verwezen naar de algemene beantwoording 2.2	
b. Wordt met geluidsbelasting de het moment van in beweging komen van de tram bedoeld of als de trein over het tracé rijdt?	b. Met de geluidsbelasting wordt het gemiddelde van de geluidsbelasting op een specifiek rekenpunt over de gehele dag bedoeld, zoals bepaald in de Wet geluidhinder. Zie ook de algemene beantwoording 2.11.	b. niet van toepassing	
c. Indieneer vraagt om nader onderzoek voor de impact van een halte bij Mac Donalds en daarbij de relevantie betreft van een eindhalte Stationsstraat/Dorpscentrum in relatie met oplossingen voor parkeren.	c. Er heeft onderzoek plaatsgevonden naar de impact van de halte N201(Mac Donalds) Zie algemene beantwoording 2.2.	c. niet van toepassing	
d. Verzocht wordt om passende maatregelen te ontwikkelen om parkeeroverlast te beperken.	d. Uit onderzoek is gebleken, dat na aanleg van de benodigde parkeerplaatsen er geen parkeeroverlast gaat ontstaan in de wijken door de komst van de tram. Extra maatregelen zijn dan nu ook niet aan de orde. Zie ook algemene beantwoording 2.3.	d. niet van toepassing	
e. Plotsklaps blijkt er sprake te zijn van de noodzaak tot een tweede onderstation. Op basis van de tekstuele toelichting kan geen beeld worden gegeven waar een dergelijke constructie moeten komen. Mocht het plaatsen van een tussenstation onvermijdelijk zijn dan mag ervan uit worden gegaan dat deze zodanig gesitueerd wordt dat er geen last of hinder of schade zal ondervinden.	e. De onderstations zijn specifiek op de verbeelding aangeduid met de aanduiding: 'specifieke vorm van verkeer – onderstation'. Voor de duidelijkheid wordt een kaartje toegevoegd aan de toelichting. Bij de situering van de onderstations is naast de optimale afstand tot het tracé, ook rekening gehouden met (de afstand tot woningen in) de omgeving. Zij worden zodanig geplaatst dat er vanuit woningen zo weinig mogelijk zicht op is. Een onderstation is specifiek bestemd en staat op de verbeelding.	e. kaartje locatie onderstations word toegevoegd in de toelichting	

f. Indiener vraagt zich af of hij schade gaat ondervinden van het toevoegen van een extra tussenstation.	f. Er is geen reden om aan te nemen dat indiener schade ondervindt van een onderstation. Beide stations worden in de openbare ruimte gerealiseerd en op dermate afstand van woningen dat geen schade zal optreden voor inwoners of reizigers. Ook het statisch magnetische veld als gevolg van het tramsysteem is ruim onder de gestelde maximum grenswaarde. Derhalve is er ook geen risico voor de gezondheid door elektromagnetische straling.	f. niet van toepassing
g. Als conclusie van het provinciaal beleid wordt gemeld dat een hoogwaardige OV tussen Amstelveen en Uithoorn goed past binnen het provinciaal beleid. Elektrische bussen op een vrij liggend tracé voldoen net zo goed.	g. Voor beantwoording wordt verwezen naar algemene beantwoording in 2.1	g. niet van toepassing
h. In officiële documenten (UVVP en andere beleidsstukken) wordt nog steeds gesproken over een busbaan. Ook in de verkoopbrochure van de Regentes wordt alleen gesproken over een vrije busbaan. Waarom wordt er niets geleerd van het verleden?	h. Een groot deel van de beleidsstukken zijn opgesteld, alvorens besloten is dat er een trambaan gaat komen in plaats van een busbaan. Beleidsstukken worden hier niet direct op aangepast. De gemeente is niet op de hoogte van de tekstpassage in de verkoopbrochure en zal de makelaar zodoende hier over inlichten.	h. niet van toepassing
i. Gesproken wordt over een uitgevoerd akoestisch onderzoek. Buurtbewoners hebben hier niets van gezien. Wanneer heeft dit plaatsgevonden?	i. Het akoestisch onderzoek heeft niet ter plaatse plaatsgevonden omdat de nieuwe situatie niet voorhanden is. Vandaar dat akoestisch onderzoek voor nieuwe situaties altijd plaatsvindt doormiddel van een hiervoor speciaal rekenprogramma waarin de nieuwe situatie zeer nauwkeurig bepaald kan worden. Het geluidsonderzoek is toegevoegd aan bijlage 12a en 12b bij de toelichting van het bestemmingsplan.	i. niet van toepassing

j. Indiener vraagt zich af of de goede gevel van zijn woning op geluidsbelasting is onderzocht. Is niet op de hoogte van huidige zichtschermen die als voorstel vervangen gaan worden door geluidschermen.	j. De noordelijke gevel van indiener gericht naar de trambaan is als geluidsgevoelige gevel is onderzocht. Verwezen wordt naar bijlage 3.1 van het geluidsonderzoek van bijlage 12b. Deze gevel wordt het meeste belast. Daar waar noodzakelijk zijn tussen de Amsterdamseweg en de Boerlagelaan lage grondwallen aanwezig met daarop houtenschermen. Deze schermen worden momenteel vaak gebruikt als achterschutting.	j. niet van toepassing
k. Als resultaat van de enquête over de geluidschermen zou gebleken zijn dat een grote meerderheid een scherm van drie meter wil. Uiteindelijk wordt in de toelichting aangegeven dat er toch opnieuw een rondvraag gedaan gaat worden naar de voorkeur van de bewoners. Gevraagd wordt waarom de uitslag niet duidelijk is?	k. De wettelijke eis voor dit gedeelte van het traject is 2,5 meter. Een scherm van 3 meter is een extra bovenwettelijke maatregel. De enquêtes zijn per tracé deel gehouden. In de eerste enquête was op het tracé deel van Admiraal de Ruijterlaan (behalve de Admiraliteit) de response laag. Bovendien maakten mensen zich zorgen over werkzaamheden aan het talud bij komst van een nieuw scherm. Er was wel een voorkeur voor 3 meter, maar toen was nog niet bekend dat ophogen naar 3 meter technisch niet overal mogelijk is. Daarom is een nieuwe toets gedaan bij deze bewoners.	k. niet van toepassing
l. Waar zijn de milieuonderzoeken in te zien die worden vermeld? Indiener doelt op de Flora en Fauna onderzoeken. Op de website Floraenfaunacheck.nl is geen notificatie te vinden dat er daadwerkelijk onderzoeken zijn uitgevoerd.	l. In de bijlage 17a Update ecologische quickscan Uithoornlijn en 17b Vervolgonderzoek Huismussen Uithoornlijn van het plan zijn de onderzoeken toegevoegd. De website Floraenfaunacheck.nl is een informatiewebsite voor Flora en Fauna van een particuliere organisatie. De onderzoeken zijn (nog) niet gepubliceerd op deze site. Dat is ook geen verplichting.	l. niet van toepassing

m. Indiener dringt aan op onderzoek ter plaatse in plaats van de diverse aangegeven bureau-onderzoeken. Dit om een beter onderbouwd en meer realistisch (bestemmings-)plan te kunnen beoordelen.	m. Aantal onderzoeken zijn nog niet te plaatste uit te voeren. Omdat de nieuwe situatie nog niet voorhanden is. Met de huidige technologieën zijn zeer nauwkeurige simulaties te maken die overeenkomen met de nieuwe situatie.	m. niet van toepassing
n. Wordt het traject onderzocht op bodemverontreiniging op de aanwezigheid van asbest?	n. Ja er wordt bodemonderzoek uitgevoerd waaronder naar asbest.	n. niet van toepassing
o. Voor het tram-tracé moeten diverse leidingen verplaatst worden. In welke mate zijn deze aanpassingen kostenverhogend?	o. Deze kosten zijn al opgenomen in de begroting.	o. niet van toepassing
p. Indiener geeft aan geschaad te worden in het woongenot door direct zicht op de benodigde constructies en bovenleidingen. Indiener gaat er vanuit dat er alles aangedaan wordt om de bovenleidingen zodanig aan te leggen dat de zichthinder minimaal is waardoor indiener geen hinder of schade ondervindt.	p. De bovenleidingen zijn noodzakelijk voor de aanleg van de tramlijn, zoals beschreven in de algemene beantwoording onder 2.14. Indien schade geleden wordt ten gevolge van de wijziging van een bestemmingsplan kunnen belanghebbende daar een verzoek tot planschade voor indienen. Zie ook de algemene beantwoording 2.15.	p. niet van toepassing
q. Gesteld wordt dat "een tramlijn niet wordt gezien als een geluidsgevoelige functie"? Waarom worden in de voorgaande paragrafen dan zoveel maatregelen genomen en voorzieningen getroffen om de geluidsoverlast te beperken. Verzocht wordt om noodzakelijke maatregelen (te laten) uitvoeren om tot een eensluidende conclusie te komen.	q. De tram is geen geluidgevoelige functie. Woningen worden in de wet wel aangewezen als een geluidgevoelige functie. De maatregelen die genomen worden en de voorzieningen die worden getroffen zijn grotendeels wettelijk niet noodzakelijk. De reden om dit toch aan te bieden is omdat de gemeente en de gehele projectorganisatie zich realiseren dat de tram behoorlijke impact voor aanwonenden kan hebben.	q. niet van toepassing
r. Indiener verwijst naar recente ontwikkelingen op Schiphol en vraagt zich af in hoeverre deze van invloed zijn. Het lijkt de inspreker dienstig dat voor een goede besluitvorming	r. Een tramlijn wordt niet gezien als een geluidsgevoelige functie met betrekking tot het Luchthaven indelingsbesluit (LIB). De ontwikkelingen van Schiphol hebben daarom geen invloed op de ontwikkelingen van het plan Uithoornlijn.	r. niet van toepassing

	eerst grondig navraag wordt gedaan en er nieuwe toetsing aan vigerende wetgeving wordt verricht.	Omdat de berekende geluidsbelasting van de Uithoornlijn niet boven de voorkeurswaarde uit de Wgh dan wel de reeds vastgestelde hogere waarden komt, zijn geen cumulatieve berekeningen waarin ook luchtverkeerslawaaai (Schiphol) wordt meegenomen volgens de Wet Geluidhinder nodig. Zie algemene beantwoording 2.11. De recente ontwikkelingen van het nieuwe LIB hebben dan ook geen invloed op de onderzoeken of de besluitvorming voor de Uithoornlijn.	
s.	Zolang er geen nader onderzoek is uitgevoerd en er geen garanties worden verstrekte dat de stabiliteit en kwaliteit van het talud er niet onder lijdt acht indiener de aanleg van het tracé Busstation/ Stationsstraat absoluut te risicovol en zal de aansprakelijkheid en verantwoordelijkheid hiervoor verleggen.	s. Zie algemene beantwoording 2.6	s. niet van toepassing
t.	Met betrekking tot de watertoets is het indiener niet helder waar gecompenseerd gaat worden.	t. Gecompenseerd wordt aan de binnenboog van de trambaan ter hoogte van Beleef Buitendijks. Tevens wordt gecompenseerd in de hoek ten oosten van de Zijdelweg en ten noorden van de Uithoornlijn. Voor de duidelijkheid worden afbeeldingen toegevoegd aan de toelichting.	t. in paragraaf 5.12 van de toelichting worden 2 afbeeldingen toegevoegd waar compensatie plaatsvindt.
u.	Vanuit de vormvrije mer wordt gesteld dat de betrouwbaarheid van het OV verbetert. Dat is een tamelijk voorbarige en vooringenomen uitspraak. Inspreker geeft aan dat de trambaan een enkelvoudige verbinding is. Waardoor bij storingen en ongelukken e.d. de lijn niet meer	u. Over het algemeen kan gesteld worden dat met de nieuwe trambaan de betrouwbaarheid van het OV verbetert. Bij calamiteiten op het spoor dient de beheerder voor een passende oplossing te zorgen. Dit kan ook zijn in de vorm van het tijdelijk inzetten van bussen.	u. niet van toepassing

	gebruikt kan worden. Hierin is een bus een meer betrouwbaar vervoermiddel.		
v.	De trillingen van de trambaan zijn hoog risicovol voor het in standhouden van het talud waarvoor indiener deels verantwoordelijk is.	v. Zie algemene beantwoording 2.6	v. niet van toepassing
w.	In het bestemmingsplan wordt gesteld dat het tracé van de Uithoornlijn reeds verlicht is, dit is onjuist. Wat is de noodzaak om lichtmasten te plaatsen van 12 meter hoogte.	w. Zoals in de toelichting is aangegeven is bij de huidige busbaan verlichting aanwezig ter hoogte van de haltes en de overgangen voor de veiligheid. Dit zal ook zo blijven. Zie ook de algemene beantwoording 2.12. Hierin is onder andere opgenomen dat de maximale hoogte van de lichtmasten gewijzigd wordt naar 8 meter.	w. hoogte wordt gewijzigd van 12 naar 8 meter.
x.	Om de totale kosten te drukken en de oorspronkelijke budgetten niet te overschrijden gaat Indiener ervan uit dat de gemeenteraad nog alternatieven gaat onderzoeken (McDonald's variant, eindhalte tracé Busstation).	x. Er is een onderzoek naar de eindhaltes gedaan. Zie hiervoor de bijlage 9 'Eindpunt Uithoornlijn' en de algemene beantwoording onder de algemene beantwoording 2.2. Er is geen noodzaak om opnieuw alternatieven te onderzoeken.	x. niet van toepassing
y.	Aangegeven wordt dat in de tabel met het budgetoverzicht pag. 71 een storende fout staat.	y. Uit de zienswijze kan niet opgemaakt worden welke storende fout bedoeld wordt. De gemeente gaat nogmaals naar het overzicht kijken en het wordt aangepast indien dit noodzakelijk blijkt.	y. niet van toepassing
z.	Welke maatregelen neemt het gemeentebestuur om de kwaliteit van alle onderzoeken van de onderzoeksbureaus op kwaliteit nader te onderzoeken.	z. De onderzoeken zijn gedaan door gerenommeerde bureaus. De gemeente ziet geen aanleiding om de kwaliteit van de bureaus ter discussie te stellen of te onderzoeken. Indien indiener twijfelt aan de kwaliteit van de onderzoeken, is het aan indiener om zulks te onderbouwen.	z. niet van toepassing

	aa. Gesteld wordt dat de betrouwbaarheid van het OV verbetert. Dat is een tamelijk voorbarige en vooringenomen uitspraak. Daarnaast zijn juist de bussen een meer betrouwbaarder vervoermiddel, met name vanwege de flexibiliteit in 'traject'-keuze. Een defecte tram blokkeert het tracé en leidt tot een enorme vertraging in het afleggen van het tracé. Een bus kiest eenvoudigweg een andere route. bb. De verbetering van leefbaarheid en gezondheid is vooralsnog zeker niet bewezen. Bovendien kan een bus ook zorgen voor hoogwaardig OV, dat is geen exclusieve eigenschap van een tram. "De extra impuls van het Dorpscentrum" kent een hoog wensdroom-gehalte waar een rationele beslissing met een dergelijke negatieve impact voor bewoners/betrokkenen niet op gebaseerd zou mogen worden. Plannen alsnog aanpassen? Terugkomen op eerdere besluitvorming nu het nog kan? cc. Inmiddels wordt het budget ingeschat op ruim M € 84,5 (incl. BTW, prijspeil 2015). Dat is een overschrijding van inmiddels ruim 19% en dan moet er nog worden begonnen met de nadere uitwerking!	aa. Doordat de tram straks op een vrij liggende OV-baan rechtstreeks, zonder mee te hoeven rijden met het overige wegverkeer, naar Amsterdam Zuid kan rijden, stijgt de betrouwbaarheid van het OV. bb. In Deel 1 Inleiding van deze nota wordt beantwoord wat de aanleiding is voor de besluitvorming van de Uithoornlijn. In het algemene deel onder 2.1 is uiteengezet waarom een busverbinding onvoldoende voorziet in de gewenste hoogwaardige OV-verbinding. cc. Zie algemene beantwoording 2.16. Van een overschrijding is geen sprake. De hoger uitvallende kosten worden gedekt door het projectbudget.	aa. niet van toepassing bb. niet van toepassing cc. niet van toepassing
Zienswijze 19, 40 en 42	a. Gewekte verwachtingen: aanpassing van de oude spoorlijn, met een enkelvoudig spoor, in een tweebaans tramlijn, met een hoge frequentie is een ernstige inbreuk op het woongenot (akoestisch, uitzicht en leefomgeving).	a. Het is uit de zienswijze niet duidelijk wanneer, welke verwachtingen gewekt zouden zijn. Dat de oude spoorlijn een enkelvoudig spoor had, zou niet het uitgangspunt mogen zijn dat dit hedendaags ook nog kan volstaan voor een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding, voor zowel bus als tram. De nieuwe trambaan wordt 2-baans.	a. niet van toepassing

		Dit is ook het uitgangspunt geweest bij de onderzoeken op de (milieu)belasting voor bewoners. Op alle aspecten wordt voldaan aan de gestelde normen. Hiermee kan een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd worden.	
b. Gedurende het proces is onduidelijk gebleven of het plan 1- of 2-baans trambaan zou worden. Indiener heeft altijd verondersteld dat het een 1-baanstramweg zou worden. De trambewegingen die in het plan benoemd zijn, duiden op een 2-baans tramweg. Graag meer duidelijkheid hierover.	b. Zie hiervoor het antwoord onder punt a.		b. niet van toepassing
c. Er had een zorgvuldiger belangenafweging moeten plaatsvinden. Dat 30% van de bevolking positief staat ten opzichte van dit plan, kan betekenen dat 70% negatief kan staan. Alternatieven zijn niet aan de bevolking voorgelegd en de gevolgen voor een kleine groep inwoners (langs de baan en recreanten) zijn aanzienlijk.	c. Voor de beantwoording wordt verwezen naar deel 1 inleiding van deze nota. Hierin wordt aangegeven welke afwegingen gemaakt zijn en hoe het communicatie en participatie traject verlopen is.		c. niet van toepassing
d. Bij de bouw en aankoop van de woning niet geïnformeerd over de aanleg van een trambaan.	d. In het bestemmingsplan was aangegeven dat er onderzoek plaats vindt voor een hoogwaardige busbaan. In 2012 is een eerste quickscan geweest naar de mogelijkheid om de Amstelveenlijn te verlengen, waarna een verkenning is gehouden. De uitkomsten hiervan waren aanleiding om in 2015 met de planstudie te starten. 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 gemeenteraad van Amstelveen, op 9 november, de Provinciale Staten van de		d. niet van toepassing

		provincie Noord-Holland, op 12 december en de regiaraad van de Vervoerregio Amsterdam, op 13 december ingestemd met de voorkeursvariant. Zie ook Deel 1 Inleiding van deze nota.	
e.	Een zorgvuldig communicatie-/participatietraject heeft niet plaatsgevonden. Indiener woont 50 meter van de toekomstige lijn en is (ondanks verzoek) niet als direct aanwonenden voor het participatietraject uitgenodigd of betrokken bij enquête voor zichtschermen. De baan komt dicht bij woning indiener te liggen en de effecten daarvan zijn niet onderzocht.	e. Het communicatietraject is vastgelegd in de bijlage 5 ‘rapportage communicatie en participatie Uithoornlijn’. Aan de communicatie en participatie is juist veel zorg en aandacht besteed. Ook hier wordt verwezen naar Deel 1 Inleiding van deze nota.	e. niet van toepassing
f.	Er heeft geen onderzoek plaatsgevonden naar weerkaatsing van geluid van tram en geluidssignalen vanwege de zichtschermen (versterkt door water).	f. In het akoestisch onderzoek is zowel voor water als voor de te plaatsen schermen de reflecterende werking meegenomen.	f. niet van toepassing
g.	Er zijn geen mogelijkheden om zichtschermen aan beide zijden van de lijn te plaatsen en met indiener is hier niet over gesproken.	g. Er is in kaart gebracht welke extra maatregelen, die niet vanuit de wet geluidhinder nodig zijn zoals extra (geluidwerende) zichtschermen, mogelijk en nuttig zijn voor het tracé van de oude spoordijk (tussen Randweg en huidige busbaan). Hierbij spelen bijvoorbeeld ook inpassing, kosten en mate van mogelijk te verwachten hinder voor zicht en privacy. Aan de westkant van het tracé liggen de woningen op grotere afstand en ligt er al een publieke ruimte tussen (ecologische zone en straat). Dat geeft een andere situatie dan aan de oostkant waar de tuinen van de woningen op het tracé uitkijken. Er zijn verschillende inloop bijeenkomsten geweest waarop vragen en opmerkingen gesteld konden worden. Op basis	g. niet van toepassing

	h. Geluidsbelasting: Tijdens de inloopdag over o.a. geluid- en zichtschermen waren er visuele platen te zien waarop de Meerkikker werd genoemd, met hoge waarde dB aan geluid. Hiervoor worden geen maatregelen genomen en wordt de Meerkikker niet meer genoemd in de rapportage. In het rapport van Movares (2017) wordt gesteld dat per woning een geluidsbelasting op de gevel is berekend. Dit is bij woning indiener echter niet gebeurd. Bij het onderzoek is geen rekening gehouden met de invloed van het water in de sloot dat als klankkast fungeert. De invloed van de te plaatsen schermen is in het onderzoek niet meegenomen. Bovendien is geen onderzoek gedaan naar de geluidsoverlast van geluidssignalen van trams en overgangen. Met de bewoners is nog niet gecommuniceerd welke waarschuwingssignalen noodzakelijk zijn Tevens ontbreekt een studie naar van geluidsoverlast van de tramlijn in combinatie met de geluidsbelasting van Schiphol.	van de gesprekken met omwonenden en een consultatieronde is een voorstel gedaan voor de (bovenwettelijke) maatregelen op dit deel van het tracé. h. In bijlage 12b Uithoornlijn Onderzoek geluid wordt in bijlage 4 de geluidsbelasting op de woningen van indieners getoond. De geluidsbelasting op de gevels zit onder de drempelwaarde van 48 dB. Doordat de geluidsbelasting voor de woningen aan de Meerkikker onder de 48 dB blijft zijn wettelijke maatregelen niet noodzakelijk. Tevens wordt voor deze zijde van het tracé niet gekozen voor bovenwettelijke maatregelen. Zodoende wordt de Meerkikker verder niet meer genoemd bij de te nemen maatregelen. Wel is er op de inloopavond over bouw en groene inpassing gesproken over mogelijkheden voor het plaatsen van extra groen (bomen of struiken) tegenover de Meerkikker. In het akoestisch onderzoek is wel rekening gehouden met het water in de sloot en met de te plaatsen schermen. Zie algemene beantwoording 2.11 De noodzakelijke waarschuwingssignalen zijn verwoord in bijlage 13a van het bestemmingsplan. Tevens wordt verwezen naar algemene beantwoording 2.7 Het aspect geluidsoverlast in relatie met Schiphol wordt beantwoord in de algemene beantwoording 2.11	h. niet van toepassing
--	--	--	-------------------------------

i. Indieners achten het plaatsen van lichtmasten tot 12 meter hoogte een overbodige en ongewenste (lichtoverlast) mogelijkheid.	i. Zie algemene beantwoording 2.12	i. maximale hoogte wordt gewijzigd van 12 naar 8 meter.
j. In het plan wordt geconcludeerd dat door vervanging van de bus door de tram de luchtverontreinigende stoffen sterk afnemen. Hierbij is geen rekening gehouden met het mogelijk inzetten van elektrische bussen.	j. In de afweging tussen een bus en een tram is ook de elektrische bus afgewogen. Zie hiervoor de algemene beantwoording 2.1	j. niet van toepassing
k. De gezondheid van de inwoners zal achteruitgaan door continue geluidsoverlast (tram, overgangsgeluid, vliegtuigen, etc.), fijnstof, spanning van de kabels, licht, verwijderen openbaar groen etc.	k. De normen in milieuwetgeving en regels zien er mede op toe om vanuit het voorzorgsbeginsel de gezondheid van mensen te beschermen. Uit de (milieu)onderzoeken blijkt dat overal aan de gestelde normen voldaan wordt. Zie algemene beantwoording 2.11, 2.12 en 2.13. Daarnaast is ten behoeve van de Uithoornlijn onderzocht of de magnetische veldsterkte rondom de tramlijn tot overschrijding van de norm leidt. Uit dit onderzoek is gebleken dat het optredende veld maximaal 30 microtesla bedraagt (op 1 meter hoogte en 10 meter afstand van hart spoor). De internationale norm van een voor de mens veilig statisch magnetisch veld bedraagt maximaal 40.000 microtesla. Het statisch magnetische veld als gevolg van het tramsysteem is dus ruim onder de gestelde maximum grenswaarde. Derhalve is er geen risico voor de gezondheid door elektromagnetische straling.	k. niet van toepassing
l. De toename van verkeersdruk leidt tot een verslechtering van de sociale-en verkeersveiligheid.	l. Zie algemene beantwoording 2.7 en 2.8.	l. niet van toepassing
m. Door de komst van een halte Aan de Zoom zal de parkeeroverlast in de wijk toenemen.	m. In het onderzoek 'Haltes van de Uithoornlijn' (bijlage 8a van de toelichting van het bestemmingsplan) is de eerste basis	m. niet van toepassing

		gelegd met uitgangspunten hoeveel parkeerplaatsen voor zowel autoparkeren als voor fietsparkeren nodig zijn bij de drie haltes. In paragraaf 3.3 van de toelichting wordt uitgebreid ingegaan op de te verwachten benodigde parkeerplaatsen en hoe deze verdeeld worden. Omdat de toevoeging in het plan van het aantal parkeerplaatsen als voldoende worden beschouwd worden er geen andere maatregelen voorgesteld naar aanleiding van dit plan. Het is niet de verwachting dat het plan tot parkeeroverlast leidt. Zie ook de algemene beantwoording 2.3.	
n. Indieneners verwachten een negatieve impact op de waarde en verkoopbaarheid van hun woning.	n. Zie algemene beantwoording 2.15		n. niet van toepassing
o. Indieneners vrezen dat de trambaan een investering vergt die niet renderend gemaakt kan worden. (tegenvallende reizigersaantallen, met name als er niet voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd voor reizigers).	o. In Deel 1 Inleiding is verantwoord hoe en waarom keuzes zijn gemaakt. In de algemene beantwoording 2.16 is ingegaan op de financiën.		o. niet van toepassing
p. Onduidelijk is hoe enkele andere ontwikkelaspecten van de tramlijn financieel impact hebben op de begroting: - kruising tramlijn met de N201 (gelijkvloers/ongelijkvloers). - kruising tramlijn met water parallel aan Randweg/Op de Klucht - verbreden spoordijk voor 2-baans tramweg	p. Deze punten zijn reeds opgenomen in de begroting.		p. niet van toepassing
q. Indieneners raden aan alternatieve routes of elektrisch busvervoer nog eens te bestuderen anders dan een tram dwars door drie woonwijken.	q. Zie algemene beantwoording 2.1 en 2.2		q. niet van toepassing

	r. Indieners voelen zich door de gewijzigde intenties van de bestuurders (dubbelspoor door bebouwd gebied ipv enkelspoor in opengebied) ernstig benadeeld, aangetast in woongenot, een negatieve invloed op de woningwaarde en verkoopbaarheid. Het vertrouwen is beschadigd.	r. In Deel 1 Inleiding van deze nota is beantwoord wat de aanleiding en de besluitvorming rondom de Uithoorlijn is. Het aspect van een negatieve invloed op de woningwaarde en verkoopbaarheid zoals gesteld door indiener wordt beantwoord bij de algemene beantwoording 2.15. Met de gekozen bovenwettelijke maatregelen wordt de tramverbinding op zorgvuldige wijze ingepast met aandacht voor het woon- en leefklimaat.	r. niet van toepassing
Zienswijze 20	a. Indiener gaat in op de Nut en Noodzaak van de tram. b. Bezetting: Het valt te betwijfelen of dit rekenkundig model strookt met de realiteit. c. Frequentie: de overlast (zicht, geluid, gevaar) blijft bestaan tijdens de daluren. Graag zou ik willen verzoeken hier nog nader onderzoek naar te doen. d. De afstand tot 3 haltes is aanzienlijk vanuit sommige wijken. Dit zal tot gevolg hebben dat mensen de tram gaan mijden of met de auto een paar honderd meter gaan rijden wat enorme impact op milieu en leefbaarheid wijk heeft.	a. Zie met betrekking tot nut en noodzaak de algemene beantwoording Deel 1 Inleiding. b. Onderzoeken zijn gedaan door gerenommeerde bureaus op basis van regulier voor dit soort doeleinden gebruikte modellen. Uiteraard is een afwijking in de praktijk altijd mogelijk. c. Frequentie is lager in de daluren, maar de tram blijft rijden en de schermen staan er permanent. De precieze frequentie van de tram is gebaseerd op reizigersaantallen en wordt bepaald door de vervoerder binnen de door de concessieverlener gestelde kaders. d. De keuzes met betrekking tot de haltes zijn mede gestoeld op landelijk gebruikte vuistregels voor hoogwaardig openbaar vervoer. Dit wordt toegelicht in bijlage 8a Haltes van de Uithoorlijn, behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan. Voor HOV worden andere afstanden gehanteerd dan voor reguliere haltes.	a. niet van toepassing b. niet van toepassing c. niet van toepassing d. niet van toepassing

e. Door de gekozen variant van de tram wordt de wijk Legmeer onnodig fysiek in twee delen gesplitst. Alternatief om de tram over de N201/Zijdelweg naar het busstation te laten rijden is veel comfortabeler voor iedereen.	e. Zie voor tracékeuze de algemene beantwoording 2.2. De verbinding tussen de wijken blijft via de oversteken intact. In overleg met bewoners is gekeken om aan het gebied zoveel als mogelijk aan leefbare waarden toe te kennen.	e. niet van toepassing
f. Een goed alternatief voor de tram zou een elektrische bus zijn.	f. Waarom niet gekozen wordt voor een elektrische bus staat beantwoord in de algemene beantwoording 2.1	f. niet van toepassing
g. Veiligheid: De veiligheid lijkt niet voldoende op gelijkvloerse kruisingen voor schoolgaande kinderen. Onderzoek alternatieven omdat Amstelveen gelijkvloerse kruisingen gaat vervangen door ongelijkvloerse kruisingen.	g. De ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen worden niet vanuit een veiligheidsoogmerk aangelegd, maar om de doorstroming van het verkeer te garanderen. De veiligheid heeft hoge prioriteit bij de gemeente Uithoorn. Zie hiervoor de algemene beantwoording 2.7	g. niet van toepassing
h. In de buurt van tramhaltes zijn altijd meer inbraken, berovingen en algemene overlast, zoals afval dumpen.	h. Zie algemene beantwoording 2.8	h. niet van toepassing
i. Overlast: Er komt enorm veel geluidsoverlast bovenop de geluidsoverlast van Schiphol. Niet alle al bestaande omgevingsgeluiden zijn mee genomen in de rekenmodellen. Er komt ook overlast door onderhoud aan de sporen door zwaar materieel. De bel van de oversteekplaats zal voor veel geluidsoverlast zorgen. Bij de parkeerplekken en bij de fietsenstallingen zal geluidshinder ontstaan.	i. Zie algemene beantwoording. 2.11	i. niet van toepassing
j. De parkeeroverlast zal toenemen in de wijk door de toename van verkeer. In bijzonder bij opstapplaats Aan de Zoom. De geplande nieuwe parkeerplaatsen zijn nu niet voldoende aangezien er nu al parkeer krapte is.	j. Uit onderzoek, zie bijlage 8b behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan, blijkt over de dag heen geen krapte. Voor de Uithoornlijn zijn de extra benodigde parkeerplaatsen berekend. Op basis hiervan is er geen verwachte parkeeroverlast in de wijk. Zie hiervoor ook algemene beantwoording. 2.3.	j. niet van toepassing

k. Er is sprake van lichtverontreiniging bij opstapplaatsen.	k. Zie algemene beantwoording 2.12	k. niet van toepassing
l. Er is risico van trilschade bij de aanleg van de trambaan.	l. Er is geen voorgeschreven beperking op het heien bij de plaatsing van de schermen. Schade bij het heien moet voorkomen worden en zo nodig hersteld.	l. niet van toepassing
m. Gezondheid: Het ondergrondse voedingsstation zo dicht bij de woningen zal vervuiling zoals (elektro) magnetische straling en fijnstof, met zich mee brengt met verhoogde kansen op eventuele gezondheidsproblemen Ook het verwijderen van vegetatie kan aandoeningen aan de luchtwegen veroorzaken.	m. Ten behoeve van de Uithoornlijn is onderzocht of de magnetische veldsterkte rondom de tramlijn tot overschrijding van de norm is. Uit dit onderzoek is gebleken dat het optredende veld maximaal 30 microtesla bedraagt (op 1 meter hoogte en 10 meter afstand van hart spoor). De internationale norm van een voor de mens veilig statisch magnetisch veld bedraagt maximaal 40.000 microtesla. Het statisch magnetische veld als gevolg van het tramsysteem is dus ruim onder de gestelde maximum grenswaarde. Derhalve is er geen risico voor de gezondheid door elektromagnetische straling. Bij een voedingsstation komt geen fijnstof vrij.	m. niet van toepassing
n. Woongenot: Het uitzicht verandert drastisch en is een enorme daling in woongenot. Kinderen verliezen een prachtig speel en leerrijk natuurgebied. Flora en fauna zullen verloren gaan en de luchtkwaliteit zal verslechteren.	n. Het gebied gaat inderdaad anders ingericht worden en dat heeft altijd tot de mogelijkheden behoord. Dit ten behoeve van de openbaarvervoersvoorzieningen. Voor de flora en fauna worden waar nodig mitigerende maatregelen genomen en de gemeente zal de uitstraling van het gebied zo groen mogelijk inkleden. In de toelichting is aangetoond dat de luchtkwaliteit in het gebied zal verbeteren.	n. niet van toepassing
o. Door de komst van de tramlijn zijn er geen directe verbindingen met Amsterdam Centraal en de ziekenhuizen die Uithoorn bedienen.	o. Zie algemene beantwoording 2.10	o. niet van toepassing

	p. Waarde: De verkoopwaarde van de woning zal door de ligging verminderen. Kunt u onderzoeken hoe dit gecompenseerd zal worden?	p. Zie algemene beantwoording 2.15	p. niet van toepassing
Zienswijze 21	a. Indieners vragen zich af of er in de onderzoeken rekening mee gehouden is dat er mogelijk meerdere tramlijnen op het tracé gaan rijden vanwege de regionale functie? b. Het is onduidelijk of het geluidsonderzoek van de voor- of achtergevel van de woningen uitgaat. Indieners zijn van mening dat hun woningen vallen onder “reconstructie in de zin van de wet geluidshinder” vanwege het afremmen van de tram ter hoogte van hun woning. c. Bij de aankoop is een instandhouding verplichting van het talud (boventuin) opgelegd. Tijdens de bouw is het talud flink omwoeld geweest. Er zijn schriftelijk restricties opgelegd voor werkzaamheden, beplanting en bouwwerken in de tuinen. De voorgestelde aanleg van het tram-tracé op nog geen vijf meter achten indieners hoog risicovol en vinden dat hun belangen worden geschaad. d. Indieners vragen zich af wat de gemeente gaat doen voor de sociale veiligheid van de omwonenden.	a. Op het traject zijn geen meerdere tramlijnen voorzien. Hier is dan ook geen rekening mee gehouden. b. Voor het gehele tracé is een geluidsonderzoek uitgevoerd conform de daarvoor geldende richtlijnen uit de Wet geluidhinder. In het onderzoek zoals toegevoegd als bijlage 12b bij de toelichting van dit bestemmingsplan is op pagina 11 eb 12 aangegeven welke woningen vallen onder ‘reconstructie’. De geluidsbelasting is berekend op de gevel die naar het spoor is gelegen. Soms kunnen dit ook meerdere gevels van 1 woning zijn. c. De onderzoeken hebben uitgewezen dat er geen schade aan het talud is te verwachten. Dit is ook met waternet/ het waterschap overlegd die de verplichting heeft opgelegd. Zie algemene beantwoording 2.6 d. Er zijn geen gegevens waaruit blijkt dat de sociale veiligheid vermindert indien het OV verbetert. 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. Daarom is bij de verdere planuitwerking	a. niet van toepassing b. niet van toepassing c. niet van toepassing d. niet van toepassing

	e. Indieners verzoeken passende maatregelen te nemen om de overlast van de parkeerdruk te beperken. f. Indieners zien geen enkele reden waarom het tracé verlicht zou moeten zijn. g. Inmiddels wordt het budget ingeschat op ruim M € 84,5 (incl. BTW, prijspeil 2015). Dat is een overschrijding van inmiddels ruim 19% en dan moet er nog worden begonnen met de nadere uitwerking! h. Indieners vragen zich af waarom de maximale hoogte van de bovenleidingen op 10 meter is gesteld vanwege hun zichthinder terwijl elders 7 meter is aangehouden.	aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Daarnaast is er camerabewaking in de voertuigen en besteedt de vervoerder (verplicht) veel aandacht aan de sociale veiligheid. e. Volgens onderzoek is in de wijken geen overlast te verwachten. Zodoende zijn extra maatregelen niet nodig. Zie ook de algemene beantwoording onder 2.3 f. Het tracé wordt ook niet geheel verlicht. Er zal verlichting worden geplaatst bij de opstapplaatsen en bij de overgangen. Verder zal de verlichting niet anders zijn dan op de bestaande busbaan. g. Van een overschrijding is geen sprake. De hoger uitvallende kosten worden gedekt door het projectbudget. Zie hiervoor algemene beantwoording 2.16 h. Zie hiervoor de algemene beantwoording 2.12	e. niet van toepassing f. niet van toepassing g. niet van toepassing h. niet van toepassing
Zienswijze 22	a. In de toelichting van het BP staat dat er drie tramhaltes worden gerealiseerd. De indiener verzoekt, om de locaties van deze haltes duidelijk op te nemen in artikel 3.1 en tevens in de plankaart, te weten bij het spoorhuis, het busstation en bij Aan de Zoom.	a. De drie haltes worden opgenomen op de verbeelding en in de regels.	a. op de verbeelding worden de 3 haltes voorzien van een aanduiding. Deze wordt tevens opgenomen in de regels.

	b. Planregels komen niet overeen met de toelichting van het bestemmingsplan en tevens niet met de verstrekte informatie tijdens het participatietraject. 1. In de planregels staat in 3.4.2 lid b dat de bouwhoogte van straatmeubilair 6 meter bedraagt zonder dat is vastgelegd waar het straatmeubilair geplaatst mag worden. 2. In de planregels staat 3.4.2 lid a dat de bouwhoogte van lichtmasten 12 meter bedraagt zonder dat is vastgelegd waar deze lichtmasten geplaatst mogen worden. c. In de regels is opgenomen dat de bouwhoogte van de bovenleidingen niet meer mogen bedragen van 10 meter. In Amstelveen zijn ze niet hoger dan 7 meter. Wat is de motivering en nut en noodzaak van de 10 meter? d. Indiener vraagt zich af waarom de begrippen ‘evenement’, en ‘raamprostitutie’ in de begrippenlijst zijn opgenomen, en het begrip ‘stationsvoorzieningen’ niet is opgenomen?	b. Het is zeer zeker de bedoeling dat de planregels aansluiten bij de toelichting. Het plaatsen van straatmeubilair en lichtmasten wordt niet per individuele plek vastgelegd. Dat is ook niet wenselijk om flexibel in te kunnen spelen op gewenste omstandigheden. Dit is ook niet in lijn met de andere bestemmingsplan van de gemeente Uithoorn. 1. De planregels geven de maximale maatvoering weer. Voor straatmeubilair wordt in het plan niet vastgelegd waar deze geplaatst worden. Zoals gebruikelijk in de bestemmingsplannen van Uithoorn. 2. Voor lichtmasten wordt de hoogte verlaagd naar 8 meter. Het plaatsen van lichtmasten is afhankelijk van de beoogde verkeersveiligheid en sociale veiligheid. Deze komen bij de overgangen en haltes zoals te lezen is in de algemene beantwoording 2.12. c. Zie hiervoor de algemene beantwoording onder 2.14 d. De begrippen ‘evenement’ en ‘raamprostitutie’ worden genoemd in artikel 13.1 van de regels: <i>Algemeen verbod op strijdig gebruik</i>. Om eenduidig te kunnen spreken welke activiteiten verboden worden door middel van dit artikel zijn de begrippen opgenomen in de begrippenlijst. Het begrip ‘stationsvoorzieningen’ is niet opgenomen, het begrip ‘openbaar vervoervoorzieningen’ echter wel. Voor de eenduidigheid wordt tevens het begrip ‘stationsvoorziening’ opgenomen in artikel 1 begrippen.	b. niet van toepassing b. 2 hoogte lichtmasten wordt aangepast naar 8 meter c. niet van toepassing d. het begrip ‘stationsvoorziening’ wordt toegevoegd aan artikel 1.
--	---	---	--

e. Indiener geeft aan dat er tegenstrijdigheden in het plan zitten tussen de toelichting en de verbeelding. Onduidelijk is voor de locatie rondom het dorpscentrum waar de tramlijn wordt gerealiseerd, hoe de benodigde auto parkeerplaatsen en fietsparkeerplaatsen, minder-valide parkeerplaatsen worden gerealiseerd en of dit überhaupt wel haalbaar en uitvoerbaar is. Het bestemmingsplan is op dit punt niet uitvoerbaar en voldoet niet aan een goede ruimtelijke ordening.	e. Afbeelding 12 van de toelichting geeft een schetsmatige locatie van de auto- en fietsparkeerlocaties, waardoor een verschil kan bestaan tussen de verbeelding en de afbeelding in de toelichting. De verbeelding is hierin juridisch leidend. De 'verdwenen' parkeerplaatsen ter plaatse van de trambaan worden aan de zuidkant van het station teruggeplaatst. Hierbij kan enige verschuiving optreden. Het bestemmingsplan is hiermee haalbaar en uitvoerbaar. Het belangrijkste is dat door middel van de planregels gewaarborgd wordt dat eventueel verdwenen parkeerplaatsen teruggebouwd worden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parkeerterrein'. Dit is momenteel al het geval.	e. niet van toepassing
f. Privéterrein wordt meegerekend met de benodigde parkeernorm. Volgens het kadaster zijn de percelen bij het Spoorhuis in eigendom van de eigenaar van horecagelegenheid Du Nord. Volgens de plankaart neemt de gemeente het parkeerterrein van Du Nord mee in het bestemmingsplan. Voorts rekent u volgens de toelichting de parkeerplaatsen van het parkeerterrein mee met de benodigde parkeernorm. Tijdens het participatietraject werd een alternatief plan van tafel geveegd omdat niet alle gronden in eigendom waren en het plan niet daardoor niet uitvoerbaar was. Waarom is huidige bestemmingsplan dan wel uitvoerbaar?	f. De plekken van het particuliere terrein spoorhuis zijn niet meegeteld, dat was een van de opties, maar wordt nu niet meer mee geteld omdat daar nog geen afspraken over zijn. Voor de beantwoording van de parkeerplaatsen wordt verwezen naar algemene beantwoording 2.3. Het bestemmingsplan is uitvoerbaar op het onderdeel parkeren omdat via een voorwaardelijke verplichting in artikel 3.3.3 van de regels voor concreet aangeduide locaties is aangegeven hoeveel parkeerplaatsen voor auto's en fietsen moeten worden aangelegd en in stand worden gehouden.	f. de locatie wordt als optie voor parkeren van de verbeelding gehaald. Dit wordt tevens in de toelichting beschreven
g. Aangegeven wordt dat het bestemmingsplan in strijd is met het Uithoornse Verkeer en Vervoerplan.	g. Het Uithoorns Verkeer en Vervoersplan is vastgesteld in 2008. Zoals in de toelichting in hoofdstuk 4.4. reeds is	g. niet van toepassing

	h. Geen vergunningsstelstel werk- en werkzaamheden i.v.m. stabiliteit dijklichaam voor de geluidwal. Waarom er voor onze achtertuin regels zijn opgenomen voor werken en werkzaamheden en niet voor het aangrenzende deel? Dit is meten met twee maten.	aangegeven zijn situatie gewijzigd. Waardoor onderbouwd afgeweken is van dit beleid. h. In het bestemmingsplan is nadrukkelijk rekening gehouden met het talud bij de Admiraal de Ruyterlaan. Zie algemene beantwoording 2.6. Het betreft hier de bescherming van het talud van de geluidswal tevens achtertuin van een aantal woningen. Om te voorkomen dat door afgraven, heien, diepwortelende bomen etc. blijvend onevenredig afbreuk wordt gedaan aan de sterkte van het talud behorende bij de geluidwal zijn hieraan voorwaarden gesteld en dient men een omgevingsvergunning aan te vragen. Boven op de geluidswal gelden andere waarden en is deze vergunningplicht niet van kracht.	h. niet van toepassing
	i. Zowel naast de parkeerplaats van het horecagebouw Du Nord op het perceel Stationsstraat 41- 45 als de groenstrook naast Quaker Chemicals zijn honden losloopplaatsen. Deze komen respectievelijk geheel en deels ter vervallen. Onduidelijk is waar de vervangende losloopplaatsen worden gerealiseerd. j. In de ecologische quickscan staat dat verschillende inrichtingsmogelijkheden zijn om het leefgebied van de huismus te optimaliseren. Onduidelijk is hoe hier invulling aangegeven wordt en hoe wordt het leefgebied geoptimaliseerd?	i. De hondenuitlaatgebieden welke met de aanleg van de trambaan komen te vervallen worden niet meteen gecompenseerd. De gemeente is momenteel bezig met het opstellen van een beleidskader omtrent alle hondenuitlaatgebieden in Uithoorn. In dit beleid worden losloopgebieden ook meegenomen. j. In de ontheffing staat een aantal voorwaarden waaraan moet worden voldaan. Zo zijn we gebonden aan een bepaalde straal waarbinnen de nestkasten moeten worden geplaatst. Het is van belang dat er 20 kasten worden geplaatst binnen 200m van de huidige nestplaatsen (in de bocht Buitendijks en bij Zonnedaauw/In het Midden). De voorgenomen werkwijze omvat onder andere:	i. niet van toepassing

		• Minimaal 3 maanden voor start werkzaamheden worden er 20 vervangende verblijfplaatsen aangebracht. • De bestaande nestplaatsen worden, nadat ze door een deskundige op het gebied van huismussen zijn nagekeken, verwijderd voordat het broedseizoen begint. • Voor de nieuwe voorzieningen voor de huismussen zal gebruik worden gemaakt van vogelvides en/of nestkasten, waardoor de mussen bij aanvang van het broedseizoen onder daken in de directe nabijheid van het projectgebied kunnen nestelen. Verder wordt zorggedragen voor voldoende zandige plekken voor het nemen van stofbaden, door aanwezige plekken waar mogelijk te behouden of nieuwe plekken aan te leggen. • De werkzaamheden worden uitgevoerd in afstemming met en onder begeleiding van een deskundige op het gebied van huismussen.	
k.	Indiener geeft aan dat het plan getoetst is aan de oude Ladder van het Besluit ruimtelijke ordening uit 2012.	k. De tramlijn is in de toelichting niet getoetst aan de Ladder van duurzame verstedelijking. Uit jurisprudentie is gebleken dat de aanleg van infrastructuur niet beschouwd hoeft te worden als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Zodoende is hier niet aan getoetst.	k. niet van toepassing
l.	Indiener geeft aan dat het thema duurzaamheid ontbreekt in de toelichting. Onduidelijk is waarom gekozen is voor de tram in plaats van de bus.	l. In hoofdstuk 3.2 van de toelichting is aangegeven waarom gekozen is voor de tram in plaats van de bus.	l. niet van toepassing
m.	Gevraagd wordt of het plan voldoet aan het beleid openbare verlichting van de gemeente Uithoorn?	m. De toepasselijke eisen uit het beleid openbare verlichting worden meegegeven aan de aannemer.	m. niet van toepassing
n.	Indiener is het oneens met de conclusie dat de	n. Zie hiervoor de algemene beantwoording onder 2.13	n. niet van toepassing

	luchtkwaliteit zal verbeteren door een afname van het aantal bussen dat gaat rijden. Daartegenover staat de komst van parkeerterreinen aan de Amsterdamseweg en bij de halte Dorpscentrum.				
o.	Indiener is het oneens met de aanname dat de leefbaarheid en gezondheid wordt verbeterd door de komst van de tramlijn. Grote zorg wordt geuit ten aanzien van het woongenot, nachtrust, luchtkwaliteit en geluidsoverlast.	o.	Alle milieuaspecten zoals geluid, lucht en trillingen zijn onderzocht en aangegeven in de toelichting. Alle milieuaspecten vallen binnen de daarvoor geldende wettelijke normen. Naast de wettelijke normen worden ook extra maatregelen getroffen om een goed woon- en leefklimaat te kunnen garanderen.	o.	niet van toepassing
p.	In de toelichting ontbreekt bij externe veiligheid het aspect elektromagnetische straling.	p.	Het aspect elektromagnetische straling is opgenomen onder paragraaf 5.12 Aanmeldingsnotitie in het kader van vormvrije m.e.r.-beoordeling zoals opgenomen in de toelichting bij het bestemmingsplan	p.	niet van toepassing
q.	Indiener geeft aan dat er geen inventarisatie gedaan is van beschermde flora en fauna op het tracé achter de woning van de indiener. Aangezien dit niet staat op de website van de flora en faunacheck.	q.	Op pagina 5 van bijlage 17a behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan is het plangebied van de ecologische quickscan (onderzoek flora en fauna) weergegeven. Ook het tracé achter uw woning is hierin opgenomen, dus langs de huidige busbaan. In deze onderzoeken kunt u ook zien welke fauna in het onderzoek is meegenomen. De website Floraenfaunacheck.nl is een informatiewebsite voor Flora en Fauna van een particuliere organisatie. De onderzoeken zijn (nog) niet gepubliceerd op deze site. Dat is ook geen verplichting.	q.	niet van toepassing
r.	Indiener twijfelt aan de dubbelrol die de Provincie speelt in het project als trekker van de Uithoornlijn, maar ook als	r.	De trekker van de Uithoornlijn is de Vervoerregio Amsterdam. De provincie heeft een rol binnen de Uithoornlijn De provincie heeft als bestuursorgaan belast	r.	niet van toepassing

	controleerende instantie. Gevreesd wordt voor belangenverstrengeling.		
s.	Indiener is het oneens met het besluit het voorontwerpbestemmingsplan niet in de inspraak te brengen. Gesteld wordt dat nauwelijks nieuwe informatie ten opzichte van het participatieproces is opgenomen in het bestemmingsplan. Indiener is het daarmee oneens.	s. De gemeente heeft hierin een overwogen keuze gemaakt waarmee het college heeft ingestemd. De reden was dat er nauwelijks verschil was tussen de bekende informatie ten tijde van de consultatie en ten tijde van het ontwerpbestemmingsplan. Om mensen te vragen om op vrijwel dezelfde informatie opnieuw te reageren vond de gemeente niet correct en onnodig.	s. niet van toepassing
t.	Indiener vreest voor geluidsoverlast door de aanwezigheid van het nabijgelegen industrieterrein, de geluidsoverlast van Schiphol en de komst van de Uithoornlijn. Verzocht wordt hier nader akoestisch onderzoek naar te doen. Waarbij extra aandacht wordt besteed aan het woonklimaat.	t. In de Wet geluidhinder is opgenomen dat de geluidsbelasting per afzonderlijke geluidsbron bepaald dient te worden. Als de berekende waarden, komende vanaf deze bron, niet boven de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting komt, wordt voldaan aan de Wet geluidhinder. Een cumulatieve berekening (waarin ook luchtverkeerslawaaï en eventuele andere geluidsbronnen wordt meegenomen) is volgens de Wet Geluidhinder niet nodig als de eerste berekening aantoont dat de onderzochte bron binnen de wettelijk gestelde regels valt. Ondanks dat het niet wettelijke noodzakelijk is worden voor de Uithoornlijn bovenwettelijke maatregelen getroffen. Zo worden extra geluidschermen geplaatst, is gekozen voor een extra stille tram en gaat de tram rijden over een geluiddempende ondergrond. Op basis hiervan kan een	t. niet van toepassing

	u. Het plan leidt tot een forse toename van de verkeersdruk. Indiener vreest een sterke toename van het verkeer van buiten Uithoorn en voorziet onvoldoende mogelijkheden voor een goede ontsluiting binnen de bestaande infrastructuur.	goed woon- en leefklimaat gegarandeerd worden. Zie ook de algemene beantwoording 2.11 u. Onderzoek is gedaan naar het aantal reizigers komende vanuit Uithoorn en het aantal afkomstig van buiten Uithoorn. Hieruit blijkt dat naar verwachting maximaal 40 reizigers per dag van buiten de gemeente naar de tramhaltes van de Uithoornlijn komen om te parkeren. Deze 40 reizigers verdelen zich nog over de drie haltes. Bij de halte van het dorpscentrum worden de meeste reizigers van buiten Uithoorn verwacht. Hierdoor worden ook de meeste extra parkeerplaatsen bij deze halte aangelegd. Daarnaast is de bestaande infrastructuur bij het dorpscentrum hier ook op ingericht. De parkeerplaatsen liggen hier aan een hoofdontsluitingsweg en niet aan een gebiedsontsluitingsweg, zoals het geval bij de andere twee haltes. Uitgaande van de verwachte maximaal 40 reizigers per dag van buiten Uithoorn geeft dit verhoudingsgewijs maar een beperkt aantal extra vervoerbewegingen. De extra auto's op het totaal van de verkeersintensiteit van de wegen rondom de halte zal zodoende tot weinig effect resulteren.	u. niet van toepassing
	v. Indiener stelt dat de financiële haalbaarheid onvoldoende is onderzocht bij tegenvallende reizigers aantallen.	v. Bij de onderzoeken naar de financiële haalbaarheid is ook een risicoanalyse gemaakt voor tegenvallende reizigers aantallen. Dit is ook betrokken bij de keuze voor de Uithoornlijn. Het is vanzelfsprekend dat als in de toekomst de reizigers aantallen tegen blijken te vallen en dit gevolgen heeft voor de financiën dat dit nader	v. niet van toepassing

	w. 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 van een ander traject louter en alleen op grond van een afweging van het verschil in exploitatie, onvoldoende zorgvuldig.	onderzocht zal worden. Op basis van de huidige onderzoeken wordt extra onderzoek niet nodig geacht. Zie ook algemene zienswijze 2.16. w. Verwezen wordt naar deel 1 Inleiding van deze nota van zienswijzen. Hierin is het traject van totstandkoming van de Uithoornlijn beschreven. Hiervoor zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd, is de nut en noodzaak beschreven en is daarnaast opgenomen hoe het communicatie en participatietraject heeft plaatsgevonden. Op basis hiervan zijn wij van mening dat het plan niet in strijd is met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht.	w. niet van toepassing
Zienswijze 23	a. In de toelichting van het BP staat dat er drie tramhaltes worden gerealiseerd. De indiener verzoekt, om de locaties van deze haltes duidelijk op te nemen in artikel 3.1 en tevens in de plankaart, te weten bij het spoorhuis, het busstation en bij Aan de Zoom. b. Planregels komen niet overeen met de toelichting van het bestemmingsplan en tevens niet met de verstrekte informatie tijdens het participatietraject.	a. Wordt opgenomen. b. Het is zeer zeker de bedoeling dat de planregels aansluiten bij de toelichting. Het plaatsen van straatmeubilair en lichtmasten wordt niet per individuele plek vastgelegd. Dat is ook niet wenselijk om flexibel in te kunnen spelen op	a. op de verbeelding worden de 3 haltes voorzien van een aanduiding. Deze wordt tevens opgenomen in de regels. b. niet van toepassing

	1. In de planregels staat in 3.4.2 lid b dat de bouwhoogte van straatmeubilair 6 meter bedraagt zonder dat is vastgelegd waar het straatmeubilair geplaatst mag worden. 2. In de planregels staat 3.4.2 lid a dat de bouwhoogte van lichtmasten 12 meter bedraagt zonder dat is vastgelegd waar deze lichtmasten geplaatst mogen worden. c. In de regels is opgenomen dat de bouwhoogte van de bovenleidingen niet meer mogen bedragen van 10 meter. In Amstelveen zijn ze niet hoger dan 7 meter. Wat is de motivering en nut en noodzaak van de 10 meter? d. Indiener vraagt zich af waarom de begrippen 'evenement', 'overkapping' en 'raamprostitutie' in de begrippenlijst zijn opgenomen, en het begrip 'stationsvoorzieningen' niet is opgenomen?	gewenste omstandigheden. Dit is ook niet in lijn met de andere bestemmingsplan van de gemeente Uithoorn. 1. De planregels geven de maximale maatvoering weer. Voor straatmeubilair wordt in het plan niet vastgelegd waar deze geplaatst worden. Zoals gebruikelijk in de bestemmingsplannen van Uithoorn. 2. Voor lichtmasten wordt de hoogte verlaagd naar 8 meter. Het plaatsen van lichtmasten is afhankelijk van de beoogde verkeersveiligheid en sociale veiligheid. Deze komen bij de overgangen en haltes zoals te lezen is in de algemene beantwoording 2.12. c. Zie hiervoor de algemene beantwoording onder 2.14 d. De begrippen 'evenement', 'overkapping' en 'raamprostitutie' zijn algemene begrippen die in ieder bestemmingsplan worden gebruikt ter verklaring van andere begrippen. Enkele begrippen worden genoemd in artikel 13.1 van de regels: <i>Algemeen verbod op strijdig gebruik</i>. Om eenduidig te kunnen spreken welke activiteiten verboden worden door middel van dit artikel zijn de begrippen opgenomen in de begrippenlijst. Het begrip 'stationsvoorzieningen' is niet opgenomen, het begrip 'openbaar vervoervoorzieningen' echter wel. Voor de eenduidigheid wordt tevens het begrip 'stationsvoorziening' opgenomen in artikel 1 begrippen.	b. 2 hoogte lichtmasten wordt aangepast naar 8 meter c. niet van toepassing d. het begrip 'stationsvoorziening' wordt opgenomen in artikel 1
--	---	---	---

	e. Indiener stelt dat er tegenstrijdigheid bestaat tussen de verbeelding behorende bij het bestemmingsplan en de in afbeelding 12 van de toelichting opgenomen parkeerlocatie ter plaatse van het parkeerterrein nabij Quaker Chemicals. f. Privéterrein wordt meegerekend met de benodigde parkeernorm. Volgens het kadaster zijn de percelen bij het Spoorhuis in eigendom van de eigenaar van horecagelegenheid Du Nord. Volgens de plankaart neemt de gemeente het parkeerterrein van Du Nord mee in het bestemmingsplan. Voorts rekent u volgens de toelichting de parkeerplaatsen van het parkeerterrein mee met de benodigde parkeernorm. Tijdens het participatietraject werd een alternatief plan van tafel geveegd omdat niet alle gronden in eigendom waren en het plan niet daardoor niet uitvoerbaar was. Waarom is huidige bestemmingsplan dan wel uitvoerbaar?	e. Afbeelding 12 van de toelichting geeft een schetsmatige locatie van de auto- en fietsparkeerlocaties, waardoor een verschil kan bestaan tussen de verbeelding en de afbeelding in de toelichting. De verbeelding is hierin juridisch leidend. Een ogenschijnlijk verschil in omvang kan zo ontstaan. De parkeerlocatie bij Quaker was een van de opties uit het ontwerpbestemmingsplan. Deze optie vervalt. Parkeren bij de eindhalte wordt gerealiseerd op het parkeerterrein naast de eindhalte en bij de Wilhelminakade. Het belangrijkste is dat door middel van de planregels gewaarborgd wordt dat het vereiste aantal parkeerplaatsen gerealiseerd wordt ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parkeerterrein'. Dit is momenteel al het geval. f. De plekken van het particuliere terrein spoorhuis zijn niet meegeteld, dat was een van de opties, maar wordt nu niet meer mee geteld omdat daar nog geen afspraken over zijn. Voor de beantwoording van de parkeerplaatsen wordt verwezen naar algemene beantwoording 2.3. Het bestemmingsplan is uitvoerbaar op het onderdeel parkeren omdat via een voorwaardelijke verplichting in artikel 3.3.3 van de regels voor concreet aangeduide locaties is aangegeven hoeveel parkeerplaatsen voor auto's en fietsen moeten worden aangelegd en in stand worden gehouden.	e. de locatie wordt als optie voor parkeren van de verbeelding gehaald. Dit wordt tevens in de toelichting beschreven f. de locatie wordt als optie voor parkeren van de verbeelding gehaald. Dit wordt tevens in de toelichting beschreven
--	---	--	---

	g. Indiener stelt dat de aanleg van de Uithoornlijn in strijd is met de Structuurvisie van de gemeente Uithoorn. Hierin wordt immers gesproken over een HOV busverbinding en geen tramverbinding.	g. Zoals u aangeeft is de Structuurvisie van Uithoorn opgesteld in 2009 en geactualiseerd in 2011. Zoals in de toelichting, maar ook in deel 1 Inleiding van deze nota, te lezen is, is de gemeente in 2012 en de jaren daarna onderzoek gaan doen naar de mogelijkheden voor het doortrekken van de Amstelveenlijn. Waarbij duidelijk een afweging gemaakt is tussen de bus en de tram. Dit gehele proces is gaan lopen na de actualisatie van de Structuurvisie. De opgave uit de Structuurvisie is echter nooit uit het oog verloren en dat is het verbeteren van de openbaar vervoerverbinding tussen Uithoorn en Amstelveen. Dit is tevens zo opgenomen als conclusie van het beleidskader Structuurvisie Uithoorn in de toelichting.	g. niet van toepassing
	h. Geen vergunningsstelsel werk- en werkzaamheden i.v.m. stabiliteit dijklichaam voor de geluidwal. Waarom er voor onze achtertuin regels zijn opgenomen voor werken en werkzaamheden en niet voor het aangrenzende deel? Dit is meten met twee maten.	h. Zie algemene beantwoording 2.6. Het betreft hier de bescherming van het talud van de geluidswal tevens achtertuin van een aantal woningen. Om te voorkomen dat door afgraven, heien, diepwortelende bomen etc. blijvend onevenredig afbreuk wordt gedaan aan de sterkte van het talud behorende bij de geluidwal zijn hieraan voorwaarden gesteld en dient men een omgevingsvergunning aan te vragen. Boven op de geluidswal gelden andere waarden en is deze vergunningplicht niet van kracht.	h. niet van toepassing
	i. Indiener vraagt zich af welke bestemmingen en voorschriften gelden ter plaatse van Admiraal de Ruyterlaan 8F nu het bestemmingsplan volgens hoofdstuk	i. Het bestemmingsplan is niet van rechtswege vervallen. Het bestemmingsplan Thamerdal, Burgemeester Kootpark e.o. is nog steeds vigerend voor uw woning. Dit plan komt	i. niet van toepassing

	1.3 staat opgenomen dat het bestemmingsplan van rechtswege is vervallen. j. Zowel naast de parkeerplaats van het horecagebouw Du Nord op het perceel Stationsstraat 41- 45 als de groenstrook naast Quaker Chemicals zijn honden losloopplaatsen. Deze komen respectievelijk geheel en deels ter vervallen. Onduidelijk is waar de vervangende losloopplaatsen worden gerealiseerd. k. Indiener wijst erop dat in de update Ecologische quick scan Uithoornlijn het plangebied anders begrensd is dan op de verbeelding. De parkeerplaatsen bij Quaker chemicals en de Wilhelminakade zijn niet opgenomen. l. Indiener wijst er op dat de Update ecologische quick scan tegenstrijdigheden bevat. Zo wordt voor de NNN gebieden verwezen naar afbeelding 6. Hier staan echter alleen de gegevens van de EHS opgenomen. m. In het rapport waterhuishouding van Arcadis (bijlage 20) ontbreekt de compensatie voor de verhardingen van de groenstrook naast Quaker Chemicals, het dempen van de sloot naast Quaker Chemicals en de verhardingen voor aanleg van parkeerplaatsen bij Du Nord.	alleen deels te vervallen, daar waar het tracé van de Uithoornlijn het bestemmingsplan overlapt. j. De hondenuitlaatgebieden welke met de aanleg van de trambaan komen te vervallen wordt niet meteen gecompenseerd. De gemeente is momenteel bezig met het opstellen van een beleidskader omtrent alle hondenuitlaatgebieden in Uithoorn. In dit beleid worden hondenlosloopgebieden ook meegenomen. k. Het is correct dat deze parkeerplaatsen niet meegenomen zijn in de ecologische quickscan. Beide locaties hebben een bestemming waarbinnen parkeerplaatsen reeds aangelegd mogen worden. Daarnaast is op de locaties laag groen aanwezig wat met regelmaat wordt onderhouden. Hierdoor zijn deze gebieden niet geschikt als verblijfsplaats voor fauna. Locatie Quaker vervalt. Bij de Wilhelminakade komen nog slechts twee extra plekken, waarvoor waarschijnlijk geen boom gekapt hoeft te worden. l. Toegegeven wordt dat het kaartje met de tekst tot verwarring kan leiden. De EHS is opgegaan in het NNN Natuurnetwerk Nederland en de begrenzing is gelijk . Zodoende is het kaartje niet tegenstrijdig met de tekst. m. Zoals in de algemene beantwoording 2.3 Parkeren is opgenomen vervalt de locatie naast Quacker Chemicals voor het aanleggen van parkeerplaatsen. Hiervoor in de plaats worden de parkeerplaatsen aangelegd aan de Wilhelminakade.	j. niet van toepassing l. niet van toepassing. m. het waterhuishoudkundig rapport is aangepast naar aanleiding van gesprekken Waternet
--	---	--	---

		Elders in het project wordt meer gecompenseerd dan nodig is. Het huidige terrein (parkeerplaatsen en grasveld) dat voor parkeren bij de eindhalte wordt ingericht, is reeds volledig als parkeerterrein bestemd. In het waterhuishoudkundige rapport bij dit deel van het tracé is daarom aangegeven dat het bestaande waterhuishoudkundig systeem binnen dit gebied wordt gehandhaafd. Voor de eindhalte is het bestaand verhard oppervlak nagenoeg gelijk aan het verhard oppervlak van de nieuwe halte. Het water wat op het parkeerterrein valt wordt afgewaterd naar de watergang langs de Thamerlaan, en dus niet op een gemengd rioolstelsel. Dit is meegenomen in de eisen naar aannemer.	
n. Indieneer geeft aan dat het thema duurzaamheid ontbreekt in de toelichting. Onduidelijk is waarom gekozen is voor de tram in plaats van de bus.	n. In hoofdstuk 3.2 van de toelichting is aangegeven waarom gekozen is voor de tram in plaats van de bus.	n. niet van toepassing	
o. Indieneer vraagt zich af hoe een hoogte van maximaal 12 meter voor lichtmasten zich verhoudt tot de duurzaamheid van de tramlijn.	o. Voor lichtmasten wordt de maximale hoogte verlaagd naar 8 meter. Het plaatsen van lichtmasten is afhankelijk van de beoogde verkeersveiligheid en sociale veiligheid. Deze komen bij de overgangen en haltes zoals te lezen is in de algemene beantwoording 2.12.	o. maximale hoogte lichtmasten wordt aangepast naar 8 meter	
p. Gevraagd wordt of het plan voldoet aan het beleid openbare verlichting van de gemeente Uithoorn?	p. De toepasselijke eisen uit het beleid openbare verlichting worden meegegeven aan de aannemer.	p. niet van toepassing	
q. Gevraagd wordt hoe een maximale bouwhoogte voor lichtmasten van 12 meter zich verhoudt tot de aanwezige flora en fauna in relatie met de nieuwe Richtlijn Lichthinder NSVV	q. In de algemene beantwoording 2.12 wordt aangegeven dat de maximale bouwhoogte voor lichtmasten verlaagd wordt naar 8 meter. Daarnaast kan daar waar het nodig is, komend uit het advies van de ecologische quickscan	q. maximale hoogte lichtmasten wordt aangepast naar 8 meter	

		gebruik gemaakt worden van aangepaste armaturen waarbij het lichthinder voor de aanwezige fauna beperkt wordt. Bij deze afweging wordt de sociale veiligheid ook betrokken.	
r. Indiener is het oneens met de conclusie dat de luchtkwaliteit zal verbeteren door een afname van het aantal bussen dat gaat rijden. Daartegenover staat de komst van parkeerterreinen aan de Amsterdamseweg en bij de halte Dorpscentrum.	r. Zie hiervoor de algemene beantwoording onder 2.13		r. niet van toepassing
s. Indiener is het oneens met de aanname dat de leefbaarheid en gezondheid wordt verbeterd door de komst van de tramlijn. Grote zorg wordt geuit ten aanzien van het woongenot, nachtrust, luchtkwaliteit en geluidsoverlast.	s. Alle milieuaspecten zoals geluid, lucht en trillingen zijn onderzocht en aangegeven in de toelichting. Alle milieuaspecten vallen binnen de daarvoor geldende wettelijke normen. Naast de wettelijke normen worden ook extra maatregelen getroffen om een goed woon- en leefklimaat te kunnen garanderen.		s. niet van toepassing
t. In de toelichting ontbreekt bij externe veiligheid het aspect elektromagnetische straling.	t. Het aspect elektromagnetische straling is opgenomen onder paragraaf 5.12 van de Aanmeldingsnotitie in het kader van vormvrije m.e.r.-beoordeling zoals opgenomen als bijlage bij de toelichting.		t. niet van toepassing
u. Indiener stelt dat geen flora en faunacheck is uitgevoerd bij het tracé achter de woningen aan de Admiraal de Ruyterlaan. Aangezien dit niet staat op de website van de flora en faunacheck.	u. Op pagina 5 van bijlage 17a behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan is het plangebied van de ecologische quickscan (onderzoek flora en fauna) weergegeven. Ook het tracé achter de betreffende woningen is hierin opgenomen, dus langs de huidige busbaan. In deze onderzoeken kunt u ook zien welke fauna in het onderzoek is meegenomen. De website Floraenfaunacheck.nl is een informatiewebsite voor Flora		u. niet van toepassing

		en Fauna van een particuliere organisatie. De onderzoeken zijn (nog) niet gepubliceerd op deze site. Dat is ook geen verplichting.	
v. Indiener twijfelt aan de dubbelrol die de Provincie speelt in het project als trekker van de Uithoornlijn, maar ook als controlerende instantie. Gevreesd wordt voor belangenverstrengeling.	v. De trekker van het project de Uithoornlijn is de Vervoerregio Amsterdam. De Provincie heeft als bestuursorgaan belast met taken op het gebied van verkeer en vervoer en op het gebied van ruimtelijke ordening meerdere rollen bij de totstandkoming van infrastructurele projecten. Het bestuurlijk overleg ten aanzien van een voorontwerp is een wettelijke standaardprocedure.	v. niet van toepassing	
w. Indiener is het oneens met het besluit het voorontwerpbestemmingsplan niet in de inspraak te brengen. Gesteld wordt dat nauwelijks nieuwe informatie ten opzichte van het participatieproces is opgenomen in het bestemmingsplan. Indiener is het daarmee oneens.	w. De gemeente heeft hierin een overwogen keuze gemaakt waarmee het college heeft ingestemd. De reden was dat er nauwelijks verschil was tussen de bekende informatie ten tijde van de consultatie en ten tijde van het ontwerpbestemmingsplan. Om mensen te vragen om op vrijwel dezelfde informatie opnieuw te reageren vond de gemeente niet correct en onnodig.	w. niet van toepassing	
x. Indiener vreest voor geluidsoverlast door de aanwezigheid van het nabijgelegen industrieterrein, de geluidsoverlast van Schiphol en de komst van de Uithoornlijn. Verzocht wordt hier nader akoestisch onderzoek naar te doen. Waarbij meer aandacht wordt besteed aan het woonklimaat.	x. In de Wet geluidhinder is opgenomen dat de geluidsbelasting per afzonderlijke geluidsbron bepaald dient te worden. Als de berekende waarden, komende vanaf deze bron, niet boven de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting komt, wordt voldaan aan de Wet geluidhinder. Een cumulatieve berekening (waarin ook luchtverkeerslawaaï en eventuele andere geluidsbronnen wordt meegenomen) is volgens de Wet Geluidhinder niet	x. niet van toepassing	

		nodig als de eerste berekening aantoont dat de onderzochte bron binnen de wettelijk gestelde regels valt. Ondanks dat het niet wettelijke noodzakelijk is worden voor de Uithoornlijn bovenwettelijke maatregelen getroffen. Zo worden extra geluidschermen geplaatst, is gekozen voor een extra stille tram en gaat de tram rijden over een geluiddempende ondergrond. Op basis hiervan kan een goed woon- en leefklimaat gegarandeerd worden. Zie ook de algemene beantwoording 2.11	
y.	Het plan leidt tot een forse toename van de verkeersdruk. Indiener vreest een sterke toename van het verkeer van buiten Uithoorn en voorziet onvoldoende mogelijkheden voor een goede ontsluiting binnen de bestaande infrastructuur.	y. Onderzoek is gedaan naar het aantal reizigers komende vanuit Uithoorn en het aantal afkomstig van buiten Uithoorn. Hieruit blijkt dat naar verwachting maximaal 40 reizigers per dag van buiten de gemeente naar de tramhaltes van de Uithoornlijn komen om te parkeren. Deze 40 reizigers verdelen zich nog over de drie haltes. Bij de halte van het dorpscentrum worden de meeste reizigers van buiten Uithoorn verwacht. Hierdoor worden ook de meeste extra parkeerplaatsen bij deze halte aangelegd. Daarnaast is de bestaande infrastructuur bij het dorpscentrum hier ook op ingericht. De parkeerplaatsen liggen hier aan een hoofdontsluitingsweg en niet aan een gebiedsontsluitingsweg, zoals het geval bij de andere twee haltes. Uitgaande van de verwachte maximaal 40 reizigers per dag van buiten Uithoorn geeft dit verhoudingsgewijs maar een beperkt aantal extra vervoerbewegingen. De extra auto's	y.
			niet van toepassing

	z. Indiener stelt dat de financiële haalbaarheid onvoldoende is onderzocht bij tegenvallende reizigersaantallen. aa. 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 van een ander traject louter en alleen op grond van een afweging van het verschil in exploitatie, onvoldoende zorgvuldig. Indiener is van mening dat het besluit om de Uithoornlijn te realiseren in strijd is met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht.	op het totaal van de verkeersintensiteit van de wegen rondom de halte zal zodoende tot weinig effect resulteren. z. 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 algemene zienswijze 2.16. aa. Verwezen wordt naar deel 1 Inleiding van deze nota van zienswijzen. Hierin is het traject van totstandkoming van de Uithoornlijn beschreven. De onderzoeken die hiervoor opgesteld zijn, de nut en noodzaak is beschreven en daarnaast is opgenomen hoe het communicatie en participatietraject heeft plaatsgevonden. Op basis hiervan zijn wij van mening dat het plan niet in strijd is met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht.	z. niet van toepassing aa. niet van toepassing
Zienswijze 24 en 25	a. In de toelichting van het BP staat dat er drie tramhaltes worden gerealiseerd. De indiener verzoekt, om de locaties	a. Wordt opgenomen in de verbeelding en de regels	a. op de verbeelding worden de 3 haltes

	van deze haltes duidelijk op te nemen in artikel 3.1 en tevens in de plankaart, te weten bij het spoorhuis, het busstation en bij Aan de Zoom. b. Planregels komen niet overeen met de toelichting van het bestemmingsplan en tevens niet met de verstrekte informatie tijdens het participatietraject. 1. In de planregels staat in 3.4.2 lid b dat de bouwhoogte van straatmeubilair 6 meter bedraagt zonder dat is vastgelegd waar het straatmeubilair geplaatst mag worden. 2. In de planregels staat 3.4.2 lid a dat de bouwhoogte van lichtmasten 12 meter bedraagt zonder dat is vastgelegd waar deze lichtmasten geplaatst mogen worden. c. In de regels is opgenomen dat de bouwhoogte van de bovenleidingen niet meer mogen bedragen van 10 meter. In Amstelveen zijn ze niet hoger dan 7 meter. Wat is de motivering en nut en noodzaak van de 10 meter? d. Indiener vraagt zich af waarom de begrippen 'evenement', 'overkapping' en 'raamprostitutie' in de begrippenlijst zijn opgenomen, het begrip 'stationsvoorzieningen' en het begrip 'haltevoorzieningen' niet is opgenomen?	b. Het is zeer zeker de bedoeling dat de planregels aansluiten bij de toelichting. Het plaatsen van straatmeubilair en lichtmasten wordt niet per individuele plek vastgelegd. Dat is ook niet wenselijk om flexibel in te kunnen spelen op gewenste omstandigheden. Dit is ook niet in lijn met de andere bestemmingsplannen van de gemeente Uithoorn. 1. De planregels geven de maximale maatvoering weer. Voor straatmeubilair wordt in het plan niet vastgelegd waar deze geplaatst worden. Zoals gebruikelijk in de bestemmingsplannen van Uithoorn. 2. Voor lichtmasten wordt de hoogte verlaagd naar 8 meter. Het plaatsen van lichtmasten is afhankelijk van de beoogde verkeersveiligheid en sociale veiligheid. Deze komen bij de overgangen en haltes zoals te lezen is in de algemene beantwoording 2.12. c. Zie hiervoor de algemene beantwoording onder 2.14 d. De begrippen 'evenement', 'overkapping' en 'raamprostitutie' zijn algemene begrippen die in ieder bestemmingsplan worden gebruikt ter verklaring van andere begrippen. Enkele begrippen worden genoemd in	voorzien van een aanduiding. Deze wordt tevens opgenomen in de regels. b. niet van toepassing b. 2 maximale hoogte lichtmasten wordt aangepast naar 8 meter c. niet van toepassing d. de begrippen 'stationsvoorziening' en 'haltevoorziening'
--	---	---	---

		artikel 13.1 van de regels: <i>Algemeen verbod op strijdig gebruik</i> . Om eenduidig te kunnen spreken welke activiteiten verboden worden door middel van dit artikel zijn de begrippen opgenomen in de begrippenlijst. Het begrip ‘stationsvoorzieningen’ is niet opgenomen, het begrip ‘openbaar vervoervoorzieningen’ echter wel. Voor de eenduidigheid worden tevens de begrippen ‘stationsvoorziening’ en ‘haltevoorziening’ opgenomen in artikel 1 begrippen.	worden opgenomen in artikel 1
e. Indiener stelt dat er tegenstrijdigheid bestaat tussen de verbeelding behorende bij het bestemmingsplan en de in afbeelding 12 van de toelichting opgenomen parkeerlocatie ter plaatse van het parkeerterrein nabij Quaker Chemicals.	e. Het parkeerterrein bij Quaker was een van de opties maar is vervallen. Afbeelding 12 van de toelichting geeft een schetsmatige locatie van de auto- en fietsparkeerlocaties, waardoor een klein verschil kan bestaan tussen de verbeelding en de afbeelding in de toelichting. De verbeelding is hierin juridisch leidend. Een ogenschijnlijk verschil in omvang kan zo ontstaan. Het belangrijkste is dat door middel van de planregels gewaarborgd wordt dat het vereiste aantal parkeerplaatsen gerealiseerd wordt ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer - parkeerterrein’. Dit is momenteel al het geval.	e. de locatie wordt als optie voor parkeren van de verbeelding gehaald. Dit wordt tevens in de toelichting beschreven	
f. Indiener geeft aan dat er tegenstrijdigheden in het plan zitten tussen de toelichting en de verbeelding. Onduidelijk is voor de locatie rondom het dorpscentrum waar de tramlijn wordt gerealiseerd, hoe de benodigde auto parkeerplaatsen en fietsparkeerplaatsen, mindervalide parkeerplaatsen worden gerealiseerd en of dit überhaupt wel haalbaar en uitvoerbaar is. Het bestemmingsplan is op	f. Afbeelding 12 van de toelichting geeft een indicatieve locatie van de auto- en fietsparkeerlocaties, waardoor een verschil kan bestaan tussen de verbeelding en de afbeelding in de toelichting. De verbeelding is hierin juridisch leidend. De ‘verdwenen’ parkeerplaatsen ter plaatse van de trambaan worden aan de zuidkant van de halte teruggeplaatst. Hierbij kan enige verschuiving	e. Er wordt een afbeelding van de parkeerlocatie van de eindhalte bij de toelichting gevoegd	

	dit punt niet uitvoerbaar en voldoet niet aan een goede ruimtelijke ordening.		
g.	Privéterrein wordt meegerekend met de benodigde parkeernorm. Volgens het kadaster zijn de percelen bij het Spoorhuis in eigendom van de eigenaar van horecagelegenheid Du Nord. Volgens de plankaart neemt de gemeente het parkeerterrein van Du Nord mee in het bestemmingsplan. Voorts rekent u volgens de toelichting de parkeerplaatsen van het parkeerterrein mee met de benodigde parkeernorm. Tijdens het participatietraject werd een alternatief plan van tafel geveegd omdat niet alle gronden in eigendom waren en het plan niet daardoor niet uitvoerbaar was. Waarom is huidige bestemmingsplan dan wel uitvoerbaar?	optreden. Het belangrijkste is dat door middel van de planregels gewaarborgd wordt dat eventueel verdwenen parkeerplaatsen teruggebouwd worden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parkeerterrein'. Dit is momenteel al het geval. Uit het referentieontwerp blijkt dat het haalbaar en uitvoerbaar is.	
h.	Aangegeven wordt dat het bestemmingsplan in strijd is met het Uithoornse Verkeer en Vervoerplan.	De plekken van het particuliere terrein spoorhuis zijn niet meegeteld, dat was een van de opties, maar wordt nu niet meer mee geteld omdat daar nog geen afspraken over zijn. Voor de beantwoording van de parkeerplaatsen wordt verwezen naar algemene beantwoording 2.3. Het bestemmingsplan is uitvoerbaar op het onderdeel parkeren omdat via een voorwaardelijke verplichting in artikel 3.3.3 van de regels voor concreet aangeduide locaties is aangegeven hoeveel parkeerplaatsen voor auto's en fietsen moeten worden aangelegd en in stand worden gehouden.	De locatie wordt als optie voor parkeren van de verbeelding gehaald. Dit wordt tevens in de toelichting beschreven
i.	Indiener stelt dat de aanleg van de Uithoornlijn in strijd is met de Structuurvisie van de gemeente Uithoorn. Hierin wordt immers gesproken over een HOV busverbinding en geen tramverbinding.	Het Uithoorns Verkeer en Vervoersplan is vastgesteld in 2008. Zoals in de toelichting in hoofdstuk 4.4. reeds is aangegeven zijn situatie gewijzigd waardoor er onderbouwd wordt afgeweken van dit beleid. Zoals u aangeeft is de Structuurvisie van Uithoorn opgesteld in 2009 en geactualiseerd in 2011. Zoals in de toelichting, maar ook in deel 1 Inleiding van deze nota, te lezen is, is de gemeente in 2012 en de jaren daarna onderzoek gaan doen naar de mogelijkheden voor het doortrekken van de	niet van toepassing niet van toepassing

		Amstelveenlijn. Waarbij duidelijk een afweging gemaakt is tussen de bus en de tram. Dit gehele proces is gaan lopen na de actualisatie van de Structuurvisie. De opgave uit de Structuurvisie is echter nooit uit het oog verloren en dat is het verbeteren van de openbaar vervoerverbinding tussen Uithoorn en Amstelveen. Dit is tevens zo opgenomen als conclusie van het beleidskader Structuurvisie Uithoorn in de toelichting.			
j.	Geen vergunningsstelsel werk- en werkzaamheden i.v.m. stabiliteit dijklichaam voor de geluidwal. Waarom er voor onze achtertuin regels zijn opgenomen voor werken en werkzaamheden en niet voor het aangrenzende deel? Dit is meten met twee maten.	j.	In het bestemmingsplan is nadrukkelijk rekening gehouden met het talud bij de Admiraal de Ruyterlaan. Zie algemene beantwoording 2.6. Het betreft hier de bescherming van het talud van de geluidswal tevens achtertuin van een aantal woningen. Om te voorkomen dat door afgraven, heien, diepwortelende bomen etc. blijvend onevenredig afbreuk wordt gedaan aan de sterkte van het talud behorende bij de geluidwal zijn hieraan voorwaarden gesteld en dient men een omgevingsvergunning aan te vragen. Boven op de geluidswal gelden andere waarden en is deze vergunningplicht niet van kracht.	j.	niet van toepassing
k.	Indiener vraagt zich af welke bestemmingen en voorschriften gelden ter plaatse van Admiraal de Ruyterlaan 8F nu het bestemmingsplan volgens hoofdstuk 1.3 staat opgenomen dat het bestemmingsplan van rechtswege is vervallen.	k.	Het bestemmingsplan is niet van rechtswege vervallen. Het bestemmingsplan Thamerdal, Burgemeester Kootpark e.o. is nog steeds vigerend voor uw woning. Dit plan komt alleen deels te vervallen, daar waar het tracé van de Uithoornlijn het bestemmingsplan overlapt.	k.	niet van toepassing
l.	Zowel naast de parkeerplaats van het horecagebouw Du Nord op het perceel Stationsstraat 41- 45 als de groenstrook naast Quaker Chemicals zijn honden	l.	De hondenuitlaatgebieden welke met de aanleg van de trambaan komen te vervallen wordt niet meteen gecompenseerd. De gemeente is momenteel bezig met het	l.	niet van toepassing

	losloopplaatsen. Deze komen respectievelijk geheel en deels ter vervallen. Onduidelijk is waar de vervangende losloopplaatsen worden gerealiseerd. m. Indiener wijst erop dat in de update Ecologische quick scan Uithoornlijn het plangebied anders begrensd is dan op de verbeelding. De parkeerplaatsen bij Quaker chemicals en de Wilhelminakade zijn niet opgenomen. n. Het is indiener onduidelijk welke mitigerende maatregelen worden genomen voor het behoud van leefgebieden van de huismus naar aanleiding van de ecologische quick scan. o. Indiener wijst erop dat de Update ecologische quick scan tegenstrijdigheden bevat. Zo wordt voor de NNN gebieden verwezen naar afbeelding 6. Hier staan echter alleen de gegevens van de EHS opgenomen. p. Indiener geeft aan dat het plan getoetst is aan de oude Ladder van het Besluit ruimtelijke ordening uit 2012. q. In het rapport waterhuishouding van Arcadis (bijlage 20) ontbreekt de compensatie voor de verhardingen van de	opstellen van een beleidskader omtrent alle hondenuitlaatgebieden in Uithoorn. In dit beleid worden hondenlosloopgebieden ook meegenomen. m. Het is correct dat deze parkeerplaatsen niet meegenomen zijn in de ecologische quickscan. Beide locaties hebben een bestemming waarbinnen parkeerplaatsen reeds aangelegd mogen worden. Daarnaast is op de locaties laag groen aanwezig wat met regelmaat wordt onderhouden. Hierdoor zijn deze gebieden niet geschikt als verblijfsplaats voor fauna. De locatie Quaker is vervallen. Aan de Wilhelminakade komen nog slechts twee extra parkeerplekken waarvoor geen boom gekapt hoeft te worden. n. De mitigerende maatregelen zijn opgenomen in de ontheffing. Deze wordt aan de bijlagen van de toelichting toegevoegd. o. Toegegeven wordt dat het kaartje met de tekst tot verwarring kan leiden. De EHS is opgegaan in het NNN Natuurnetwerk Nederland en de begrenzing is gelijk. Zodoende is het kaartje niet tegenstrijdig met de tekst. p. De tramlijn is in de toelichting niet getoetst aan de Ladder van duurzame verstedelijking. Uit jurisprudentie is gebleken dat de aanleg van infrastructuur niet beschouwd hoeft te worden als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Zodoende is hier niet aan getoetst. q. Zoals in de algemene beantwoording 2.3 Parkeren is opgenomen vervalt de locatie naast Quacker Chemicals	m. De locatie wordt als optie voor parkeren van de verbeelding gehaald. Dit wordt tevens in de toelichting beschreven n. toevoegen ontheffing bij de bijlagen o. niet van toepassing p. niet van toepassing q. de locaties naast Quaker en naast
--	---	--	---

	groenstrook naast Quaker Chemicals, het dempen van de sloot naast Quaker Chemicals en de verhardingen voor aanleg van parkeerplaatsen bij Du Nord.	voor het aanleggen van parkeerplaatsen. Hiervoor in de plaats worden de parkeerplaatsen aangelegd aan de Wilhelminakade. Het huidige terrein (parkeerplaatsen en grasveld) dat voor parkeren bij de eindhalte wordt ingericht, is reeds volledig als parkeerterrein bestemd. In het waterhuishoudkundige rapport bij dit deel van het tracé is daarom aangegeven dat het bestaande waterhuishoudkundig systeem binnen dit gebied wordt gehandhaafd. Voor de eindhalte is het bestaand verhard oppervlak nagenoeg gelijk aan het verhard oppervlak van de nieuwe halte. Het water wat op het parkeerterrein valt wordt afgewaterd naar de watergang langs de Thamerlaan, en dus niet op een gemengd rioolstelsel. Dit is meegenomen in de eisen naar aannemer.	Spoorhuis worden als optie voor parkeren van de verbeelding gehaald. Dit wordt tevens in de toelichting beschreven		
r.	Indiener geeft aan dat het thema duurzaamheid ontbreekt in de toelichting. Onduidelijk is waarom gekozen is voor de tram in plaats van de bus.	r.	In hoofdstuk 3.2 van de toelichting is aangegeven waarom gekozen is voor de tram in plaats van de bus.	r.	niet van toepassing
s.	Indiener vraagt zich af hoe een hoogte van maximaal 12 meter voor lichtmasten zich verhoudt tot de duurzaamheid van de tramlijn.	s.	Voor lichtmasten wordt de maximale hoogte verlaagd naar 8 meter. Het plaatsen van lichtmasten is afhankelijk van de beoogde verkeersveiligheid en sociale veiligheid. Deze komen bij de overgangen en haltes zoals te lezen is in de algemene beantwoording 2.12.	s.	niet van toepassing
t.	Gevraagd wordt of het plan voldoet aan het beleid openbare verlichting van de gemeente Uithoorn?	t.	De toepasselijke eisen uit het beleid openbare verlichting worden meegegeven aan de aannemer.	t.	niet van toepassing
u.	Gevraagd wordt hoe een maximale bouwhoogte voor lichtmasten van 12 meter zich verhoudt tot de aanwezige	u.	In de algemene beantwoording 2.12 wordt aangegeven dat de maximale bouwhoogte voor lichtmasten verlaagd wordt naar 8 meter. Daarnaast kan daar waar het nodig is,	u.	de maximale bouwhoogte voor lichtmasten wordt

flora en fauna in relatie met de nieuwe Richtlijn Lichthinder NSVV	komend uit het advies van de ecologische quickscan gebruik gemaakt worden van aangepaste armaturen waarbij het lichthinder voor de aanwezige fauna beperkt wordt. Hierbij wordt ook een afweging gemaakt in het belang van sociale veiligheid.	verlaagd naar 8 meter
v. Indiener is het oneens met de conclusie dat de luchtkwaliteit zal verbeteren door een afname van het aantal bussen dat gaat rijden. Daartegenover staat de komst van parkeerterreinen aan de Amsterdamseweg en bij de halte Dorpscentrum.	v. Zie hiervoor de algemene beantwoording onder 2.13 De optie van de parkeerlocatie aan de Amsterdamseweg is vervallen.	v. niet van toepassing
w. Indiener is het oneens met de aanname dat de leefbaarheid en gezondheid wordt verbeterd door de komst van de tramlijn. Grote zorg wordt geuit ten aanzien van het woongenot, nachtrust, luchtkwaliteit en geluidsoverlast.	w. Alle milieuaspecten zoals geluid, lucht en trillingen zijn onderzocht en aangegeven in de toelichting. Alle milieuaspecten vallen binnen de daarvoor geldende wettelijke normen. Naast de wettelijke normen worden ook extra maatregelen getroffen om een goed woon- en leefklimaat te kunnen garanderen.	w. niet van toepassing
x. In de toelichting ontbreekt bij externe veiligheid het aspect elektromagnetische straling.	x. Het aspect elektromagnetische straling is opgenomen onder paragraaf 5.12 Aanmeldingsnotitie in het kader van vormvrije m.e.r.-beoordeling zoals opgenomen in de toelichting.	x. niet van toepassing
y. Indiener stelt dat geen flora en faunacheck is uitgevoerd bij het tracé achter de woningen aan de Admiraal de Ruyterlaan. Omdat het niet opgenomen is op de website flora en faunacheck	y. Op pagina 5 van bijlage 17a behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan is het plangebied van de ecologische quickscan (onderzoek flora en fauna) weergegeven. Ook het tracé achter uw woning is hierin opgenomen, dus langs de huidige busbaan. In deze onderzoeken kunt u ook zien welke fauna in het onderzoek is meegenomen. De website Floraenfaunacheck.nl is een	y. niet van toepassing

		informatiewebsite voor Flora en Fauna van een particuliere organisatie. De onderzoeken zijn (nog) niet gepubliceerd op deze site. Dat is ook geen verplichting.	
z. Indiener twijfelt aan de dubbelrol die de Provincie speelt in het project als trekker van de Uithoornlijn, maar ook als controlerende instantie. Gevreesd wordt voor belangenverstrengeling.	z. De trekker van de Uithoornlijn is de Vervoerregio Amsterdam. De Provincie heeft als bestuursorgaan belast met taken op het gebied van verkeer en vervoer en op het gebied van ruimtelijke ordening meerdere rollen bij de totstandkoming van infrastructurele projecten. Het bestuurlijk overleg ten aanzien van een voorontwerp is een wettelijke standaardprocedure.	z. niet van toepassing	
aa. Indiener is het oneens met het besluit het voorontwerpbestemmingsplan niet in de inspraak te brengen. Gesteld wordt dat nauwelijks nieuwe informatie ten opzichte van het participatieproces is opgenomen in het bestemmingsplan. Indiener is het daarmee oneens.	aa. De gemeente heeft hierin een overwogen keuze gemaakt waarmee het college heeft ingestemd. De reden was dat er nauwelijks verschil was tussen de bekende informatie ten tijde van de consultatie en ten tijde van het ontwerpbestemmingsplan. Om mensen te vragen om op vrijwel dezelfde informatie opnieuw te reageren vond de gemeente niet correct en onnodig.	aa. niet van toepassing	
ab. Indiener vreest voor geluidsoverlast door de aanwezigheid van het nabijgelegen industrieterrein, de geluidsoverlast van Schiphol en de komst van de Uithoornlijn. Verzocht wordt hier nader akoestisch onderzoek naar te doen	ab. In de Wet geluidhinder is opgenomen dat de geluidsbelasting per afzonderlijke geluidsbron bepaald dient te worden. Als de berekende waarden, komende vanaf deze bron, niet boven de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting komt, wordt voldaan aan de Wet geluidhinder. Een cumulatieve berekening (waarin ook luchtverkeerslawaaï en eventuele andere geluidsbronnen wordt meegenomen) is volgens de Wet Geluidhinder niet nodig als de eerste berekening aantoont dat de onderzochte bron binnen de wettelijk gestelde regels valt.	ab. niet van toepassing	

		Ondanks dat het niet wettelijke noodzakelijk is worden voor de Uithoornlijn bovenwettelijke maatregelen getroffen. Zo worden extra geluidschermen geplaatst, is gekozen voor een extra stille tram en gaat de tram rijden over een geluiddempende ondergrond. Op basis hiervan kan een goed woon- en leefklimaat gegarandeerd worden. Zie ook de algemene beantwoording 2.11	
ac. Het plan leidt tot een forse toename van de verkeersdruk. Indiener vreest een sterke toename van het verkeer van buiten Uithoorn en voorziet onvoldoende mogelijkheden voor een goede ontsluiting binnen de bestaande infrastructuur.	ac. Onderzoek is gedaan naar het aantal reizigers komende vanuit Uithoorn en het aantal afkomstig van buiten Uithoorn. Hieruit blijkt dat naar verwachting maximaal 40 reizigers per dag van buiten de gemeente naar de tramhaltes van de Uithoornlijn komen om te parkeren. Deze 40 reizigers verdelen zich nog over de drie haltes. Bij de halte van het dorpscentrum worden de meeste reizigers van buiten Uithoorn verwacht. Hierdoor worden ook de meeste extra parkeerplaatsen bij deze halte aangelegd. Daarnaast is de bestaande infrastructuur bij het dorpscentrum hier ook op ingericht. De parkeerplaatsen liggen hier aan een hoofdontsluitingsweg en niet aan een gebiedsontsluitingsweg, zoals het geval bij de andere twee haltes.	ac. niet van toepassing	
	Uitgaande van de verwachte maximaal 40 reizigers per dag van buiten Uithoorn geeft dit verhoudingsgewijs maar een beperkt aantal extra vervoerbewegingen. De extra auto's op het totaal van de verkeersintensiteit van de wegen rondom de halte zal zodoende tot weinig effect resulteren.		

	ad. Indiener stelt dat de financiële haalbaarheid onvoldoende is onderzocht bij tegenvallende reizigersaantallen. ae. 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 van een ander traject louter en alleen op grond van een afweging van het verschil in exploitatie, onvoldoende zorgvuldig.	ad. 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 algemene zienswijze 2.16. ae. Verwezen wordt naar deel 1 Inleiding van deze nota van zienswijzen. Hierin is het traject van totstandkoming van de Uithoornlijn beschreven. De onderzoeken die hiervoor opgesteld zijn, de nut en noodzaak is beschreven en daarnaast is opgenomen hoe het communicatie en participatietraject heeft plaatsgevonden. Op basis hiervan zijn wij van mening dat het plan niet in strijd is met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht.	ad. niet van toepassing ae. niet van toepassing
Zienswijze 26	a. Door geen aandacht te besteden en informeel slechts te verwijzen naar de wettelijke planschaderegeling heeft de gemeente onvoldoende zorgvuldig alle belangen afgewogen m.b.t. de waardedaling van de huizen.	a. Planschade is de vermogensschade (waardevermindering van onroerende zaken) of inkomensschade die ontstaat na wijziging van de planologie. De vermogens- of inkomensschade wordt bepaald door de maximale invulling van de oude planologie en de maximale invulling van de nieuwe planologie te vergelijken. Bij afweging van alle	a. niet van toepassing

	b. Indiener spreekt over de ontoereikendheid geluid- en trilling maatregelen doordat het geluid van elkaar passerende trams en bussen niet is onderzocht en dat geluidsbelasting is onderzocht voor situaties waarin trams zich aan de maximumsnelheid van 50 km per uur houden. In de praktijk rijden ze 60 km of harder. c. Door de hoge frequentie van trams en de ernstige geluidsoverlast van vliegbewegingen van Schiphol is er sprake van onleefbaarheid van de buurt als gevolg van de accumulatie van geluid. Dit punt is niet opgenomen in de lijst belangrijke zorgpunten van de Reactienota. d. Het besluitvormingsproces is gebrekkig en in strijd met de democratische beginselen van onze rechtsstaat. De	belangen, is meer gewicht toegekend aan het belang van een hoogwaardige OV-verbinding dan aan een eventuele waardedaling van woningen langs het tracé. Zie algemene beantwoording 2.15. b. In de trillings-en geluidsonderzoeken zijn alle relevante effecten onderzocht. Zie ook de algemene beantwoording 2.5 en 2.9. c. Het geluidsonderzoek is uitgevoerd conform de daarvoor geldende richtlijnen. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op het grootste deel van het tracé geen sprake is van een overschrijding van de geluidsnorm. Omdat de berekende geluidsbelasting van de Uithoornlijn niet boven de voorkeurswaarde uit de Wgh dan wel de reeds vastgestelde hogere waarden komt, zijn geen cumulatieve berekeningen (waarin ook luchtverkeerslawaaï (Schiphol) en eventuele andere geluidsbronnen wordt meegenomen) volgens de Wet Geluidhinder nodig. Zie algemene beantwoording 2.11. Daarnaast worden naast de wettelijke maatregelen ook extra maatregelen getroffen om de geluidhinder zo veel mogelijk te beperken. Zorgen van omwonenden over geluidsoverlast is wel opgenomen in de reactienota. d. De besluitvorming is op zorgvuldige wijze tot stand gekomen. In de bijlage 5 rapportage participatie en	b. niet van toepassing c. niet van toepassing d. niet van toepassing
--	---	--	---

	Uithoornlijn is geen inzet geweest bij raadsverkiezingen. De gemeenteraad heeft maar één voorkeursvariant in stemming gekregen, en heeft dus helemaal geen keuze gehad. Niemand heeft de Uithoornlijn tot speerpunt gemaakt tijdens de verkiezingen. In 2015, toen de inloopavonden nog in volle gang waren werd door de stuurgroep al besloten dat de tram er zou komen, en ook via welk tracé en met welke haltes. Gemeente Uithoorn heeft onvoldoende middelen. Wat betekent deze situatie voor onze gemeentelijke voorzieningen in de toekomst.	communicatie Uithoornlijn is weergegeven hoe met de inspraak en communicatie is omgegaan. De middelen zijn verantwoord in de gemeentelijke meerjarenbegroting welke door de gemeenteraad en provincie is goedgekeurd. Zie ook de algemene beantwoording Deel 1 Inleiding en 2.16.	
Zienswijze 27	a. Door de gemeente is genegeerd dat de tramlijn niet gedragen wordt door de meerderheid van de inwoners van Uithoorn. De gemeente heeft daar geen adequaat onderzoek naar verricht. De in 2015 uitgevoerde enquête (347 respondenten) is niet valide. Voor een dergelijk ingrijpende wijziging in het dorp Uithoorn moet een betrouwbaar en gedegen onderzoek naar de gedragenheid daarvan alsnog plaatsvinden. b. Naar de haalbaarheid van het alternatief van doortrekken achter het Shell-station is door de gemeente Uithoorn geen adequaat onderzoek gedaan. c. Door de gemeente Uithoorn is geen adequaat onderzoek verricht naar de ontwikkeling op termijn van een rendabele exploitatie van deze tramlijn en de aanleg ervan kost veel geld.	a. Er zijn wel veel mogelijkheden geweest om een mening te laten horen, alleen al bij de consultatieronde in 2016 hebben 363 mensen/organisaties hun mening laten horen. Hierdoor zijn ook aanpassingen gedaan. Besluitvorming van het tracé is tot stand gekomen in overleg met de regio om het mobiliteitsvraagstuk voor de toekomst rendabel en adequaat te houden. Zie ook Deel 1 Inleiding b. Dit onderzoek is uitgevoerd en staat beschreven in de algemene beantwoording 2.2. c. Zie algemene beantwoording 2.16	a. niet van toepassing b. niet van toepassing c. niet van toepassing

d. Een bus is flexibeler. Bussen zorgen voor betere ontsluiting en zijn makkelijker uit te breiden of op te heffen.	d. Voor Uithoorn is een duidelijke keuze gemaakt waarom is gekozen voor de tram in plaats van de bus. Zie hiervoor algemene beantwoording 2.1	d. niet van toepassing
e. Door de gemeente Uithoorn is geen adequaat onderzoek verricht naar de maatschappelijke gevolgen van deze tramlijn. Zo is niet onderzocht hoe ouderen en mindervaliden toch kunnen rekenen op bereikbaar openbaar vervoer. De gemeente Uithoorn is daaruit hoofde van haar wettelijke zorgplicht wel toe verplicht.	e. Zie hiervoor de algemene beantwoording 2.10	e. niet van toepassing
f. Er is sprake van ernstige ingreep in het uitzicht van landschap en wijken door opvallende infrastructuur en aantasting van de natuur.	f. Het uitzicht van landschap en wijken zal door de aanleg veranderen. Echter is het ontwerp wel zoveel mogelijk ingepast in de omgeving. Uitgangspunt van de tramlijn is een zo groen mogelijk inpassing. Hierin wordt voorzien door groene (begroeide) schermen op bijna het gehele tracé, extra aanplanting van bomen en/of struiken tegenover Meerkikker en het zoveel mogelijk behouden van bomen.	f. niet van toepassing
g. Er is geen natuuronderzoek door de gemeente uitgevoerd naar de groene ecologische zone van het gebied van Buitendijks. Dit zou moeten worden geregistreerd op de website flora en fauna check.	g. Door het bureau Dactylis is in augustus 2017 een update gemaakt van de door Movares gemaakte Quickscan ecologie uit juni 2015. Voor een volledig beeld van de Ecologische Quickscan wordt verwezen naar bijlage 17a (Update ecologische quickscan Uithoornlijn) bij de toelichting. Hierin wordt specifiek de ecologische zone aangehaald. Met dit onderzoek wordt de flora en fauna geachte afdoende te zijn onderzocht. Zie algemene beantwoording 2.4.	g. niet van toepassing

	h. Door de gemeente Uithoorn is onvoldoende tot geen onderzoek verricht naar de gezondheidsrisico's voor de omwonenden langs het tramtraject. Het gaat om: - de elektrisch magnetische velden en/of straling - stofoverlast van metalen deeltjes - geluidsoverlast en verstoring van slaap/woongenot i. Bestaande onveilige situaties (met name bij overgang van Aan de Zoom-buitendijks en de ontsluiting aan de Faunalaan) worden vergroot, zeker door toename verkeer en parkeerplaatsen. Dit kan tevens een belemmering zijn voor de toegang van hulpdiensten. j. Er is geen controle in de tram en op de stationshalte Aan de Zoom hetgeen de onveiligheid in de avonduren vergroot. Ook brengt de tramlijn meer criminaliteit met zich mee.	h. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is onderzoek gedaan naar alle relevante (milieu)aspecten. Deze voldoen allen aan de gestelde normen volgens wet en regelgeving. Als gevolg daarvan zijn geen gezondheidsrisico's aangetoond. Bij de algemene beantwoording is dat per relevant onderdeel ook aangegeven. Zie onder andere de algemene beantwoording 2.11, 2.12 en 2.13. i. Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Ook de gemeenteraad heeft hier extra aandacht aan besteed. Zie hiervoor de algemene beantwoording 2.7. j. Er zijn geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit stijgt indien het OV verbetert. Sociale veiligheid is een belangrijk aandachtspunt in het OV. Dit 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. Daarom worden de haltes daarop ingericht, is er camerabewaking in de voertuigen en besteedt de vervoerder (verplicht) veel aandacht aan de sociale veiligheid.	h. niet van toepassing i. niet van toepassing j. niet van toepassing
--	--	--	---

	k. De gemeente Uithoorn heeft het alternatief aan de N201 niet adequaat onderzocht. De Stadsregio Amsterdam heeft het gelaten bij een vaststelling dat er minder reizigers zouden zijn. Deze stelling is niet door een vervoerskundige onderzocht en is daarom slechts een slecht onderbouwde aanname. Ook is het alternatief een stuk goedkoper. De Uithoornlijn is in strijd met een doelmatige besteding van overheids gelden. Dit gebrek dient te worden hersteld.	k. Zie algemene beantwoording 2.2	k. niet van toepassing
Zienswijze 28 en 37	a. Indiener bestrijdt de ruime mate van aandacht voor participatie. De gemeente is niet eenduidig geweest over een aantal zaken zoals nut en noodzaak en de oversteek bij de Wederik. b. Indiener geeft aan dat volgens jurisprudentie de raad bij de keuze van een bestemmingsplan een afweging dient te maken van alle belangen die betrokken zijn bij de vaststelling van het plan. Daarbij heeft de raad beleidsvrijheid. De voor en nadelen van alternatieven dienen in die afweging te worden meegenomen. Indiener is van mening dat door het kiezen voor een tramverbinding in plaats van een busverbinding dan wel een alternatieve route onvoldoende belang is gehecht aan belangen van indiener. Indiener acht de afweging om niet te kiezen voor een ander traject louter en alleen op grond van een	a. De gemeente (en de gehele projectorganisatie) is van mening dat er ruim aandacht is besteed aan communicatie en het betrekken van bewoners bij de planvorming en uitwerking. Voor nut en noodzaak wordt verwezen naar de algemene beantwoording Deel 1 Inleiding. In de verdere inpassing van de Uithoornlijn is besloten om geen oversteek te maken bij de Wederik, mede op basis van reacties uit de bewonersparticipatie. b. Er zijn uitgebreide onderzoeken geweest ter voorbereiding van het tracé. Die onderzoeken bevatten veel meer elementen dan de exploitatiekosten. Zie bijlage 2 (Quick scan Verlenging HTV naar Uithoorn), bijlage 3 (Sporen naar Uithoorn) en bijlage 4 (Tracékeuze Uithoornlijn) behorende bij de toelichting.	a. niet van toepassing b. niet van toepassing

	afweging van het verschil in exploitatiekosten, onvoldoende zorgvuldig.		
c.	Verbazingwekkend dat de gemeente aangeeft dat er geen cumulatie van vliegtuiglawaai en het door de tram veroorzaakt geluid hoeft plaats te vinden. Volgens Richtlijn van het Europees Parlement moeten er zeker wel rekening worden gehouden met cumulatie van geluid.	c.	Het geluidsonderzoek is uitgevoerd conform de daarvoor geldende richtlijnen. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op het grootste deel van het tracé geen sprake is van een overschrijding van de geluidsnorm. Omdat de berekende geluidsbelasting van de Uithoornlijn niet boven de maximaal toelaatbare geluidsbelasting komt, zijn geen cumulatieve berekeningen (waarin ook luchtverkeerslawaai (Schiphol) en eventuele andere geluidsbronnen wordt meegenomen) volgens de Wet Geluidhinder niet nodig. Zie algemene beantwoording 2.11.
		c.	niet van toepassing

	d. De verkoopwaarde van indieners huis zal dalen. Alternatieven als elektrische bussen, ander tracé zijn niet overwogen en dus is er niet alles aan gedaan om alternatieven te onderzoeken.	d. Voor planschade wordt verwezen naar de algemene beantwoording 2.15. 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. Uit de tracéstudie bleek dat de verschillen tussen de tracés dermate waren dat overduidelijk voor tracé Spoordijk gekozen kon worden. Een verdieping van de tracéstudie zou weliswaar meer informatie opleveren over de verschillen van de tracés maar tegelijkertijd de keuze voor de oude spoordijk nog duidelijker onderstrepen. Zie algemene beantwoording 2.2	d. niet van toepassing
	e. De te plaatsen lichtmasten zullen lichthinder veroorzaken en dit heeft grote invloed op de gezondheid van de mens. De hoeveelheid fijnstof, nu door de vliegtuigen veroorzaakt, zal ook toenemen door de komst van de Uithoornlijn.	e. Zie algemene beantwoording 2.12. De Uithoornlijn zal een verbetering van de luchtkwaliteit betekenen, aangezien de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen sterk zal afnemen doordat de tram elektrisch wordt aangedreven en geen uitstoot zal veroorzaken. Tevens zullen in de toekomstige situatie minder bussen over de huidige busbaan rijden, waardoor de luchtkwaliteit nog verder zal verbeteren. De verkeersaantrekkende werking van de tramhaltes kan een beperkte verslechtering veroorzaken maar dit draagt in niet betekenende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.	e. niet van toepassing

f. De gevolgen voor de flora en fauna niet afdoende onderzocht.	f. Door Dactylis is in augustus 2017 een update gemaakt van de door Movares gemaakte Quicksan ecologie uit juni 2015. Voor een volledig beeld van de Ecologische Quicksan wordt verwezen naar bijlage 14 (Uithoornlijn-Aanmeldingsnotitie in het kader van vormvrije m.e.r.-beoordeling) en bijlage 17a (Update ecologische quickscan Uithoornlijn) bij de toelichting. Hiermee wordt flora en fauna geachte afdoende te zijn onderzocht. Zie algemene beantwoording 2.4.	f. niet van toepassing
g. Het plan voor de Uithoornlijn is, voor een groot deel, op aannames gebaseerd. Er zijn geen gemeten geluidswaardes aanwezig, de tram moet nog ontwikkeld worden, lawaai in bochten zijn niet te meten, geluid van de Annabel niet benoemd. De constructies wijzigen en uitkomsten zijn niet gebaseerd op feiten of metingen.	g. Het geluidsonderzoek is uitgevoerd conform de daarvoor geldende richtlijnen. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op het grootste deel van het tracé geen sprake is van een overschrijding van de geluidsnorm. Dat de tram nog ontwikkeld moet worden betekent niet dat er niet gerekend kan worden met de toekomstige tram. De tram zal aan de gestelde eisen moeten voldoen. Met het geluid in de bochten is rekening gehouden in het geluidsonderzoek. Zie ook algemene beantwoording 2.11.	g. niet van toepassing
h. Indiener geeft aan dat bekend is geworden dat de kosten hoger uitvallen dan geraamd. De gemeente zal ook voor de overschrijdingen moeten opdraaien.	h. Er is geen sprake van overschrijding. Zie algemene beantwoording 2.16	h. niet van toepassing

i.	In de buurt van indiener zijn er momenteel in de avond een tekort aan parkeerplaatsen. 16 parkeerplekken extra is niet in verhouding met de te verwachten toename van het aantal reizigers. Meer verkeer zal richting de halte in de Legmeer bewegen. Dit zal tot gevaarlijke situaties leiden.	i.	In het onderzoek ‘Haltes van de Uithoornlijn’(bijlage 8a) is de eerste basis gelegd met uitgangspunten hoeveel parkeerplaatsen voor zowel autoparkeren als voor fietsparkeren nodig zijn bij de drie haltes. In paragraaf 3.3 van de toelichting wordt uitgebreid de te verwachten benodigde parkeerplaatsen aangegeven en hoe deze verdeeld worden. Omdat de toevoeging in het plan van het aantal parkeerplaatsen als voldoende worden beschouwd worden er geen andere maatregelen voorgesteld naar aanleiding van dit plan. Er zijn geen aanwijzingen dat er meer gevaarlijke verkeerssituaties daardoor ontstaan. Voor de situatie voor het doodlopende deel van aan de Zoom is een uitvraag gedaan voor een verkeerstechnisch advies. Zie ook de algemene beantwoording 2.3.	i.	niet van toepassing
j.	De sociale veiligheid zal afnemen in de buurt van de haltes.	j.	Er zijn geen gegevens waaruit blijkt dat de sociale veiligheid daalt indien het OV verbetert. 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. Daarom wordt ruim aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht, is er camerabewaking in de voertuigen en besteedt de vervoerder (verplicht) veel aandacht aan de sociale veiligheid.	j.	niet van toepassing

	k. Indiener trekt de betrouwbaarheid van de gemeente in twijfel doordat ze wel verweert tegen de overlast van Schiphol en nalatig is wat betreft participatie .	k. In bijlage 5' Rapportage communicatie en participatie Uithoornlijn' is verantwoord hoe met communicatie en participatie is omgegaan. Van nalatigheid is dan ook geen sprake. Het geluidsonderzoek is uitgevoerd conform de daarvoor geldende richtlijnen. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op het grootste deel van het tracé geen sprake is van een overschrijding van de geluidsnorm. Omdat de berekende geluidsbelasting van de Uithoornlijn niet boven de maximaal toelaatbare geluidsbelasting komt, zijn cumulatieve berekeningen (waarin ook luchtverkeerslawaaai (Schiphol) en eventuele andere geluidsbronnen wordt meegenomen) volgens de Wet Geluidhinder niet nodig. Zie algemene beantwoording 2.11	k. niet van toepassing
Zienschwizje 29	a. Indiener geeft aan dat er sprake is van vermindering waarde huis en woongenot door de komst van de tram, die ook 's nachts rijdt, het geluid van een rijdende tram, het geluid van de bellen bij de spoorwegovergang en verdwijnen van vrijwel al het groen. Ook wordt gevreesd voor toename van criminaliteit in de buurt.	a. Planschade is de vermogensschade (waardevermindering van onroerende zaken) of inkomensschade die ontstaat na wijziging van de planologie. De vermogens- of inkomensschade wordt bepaald door de maximale invulling van de oude planologie en de maximale invulling van de nieuwe planologie te vergelijken. Uit een eerste analyse is niet de verwachting dat er directe of indirecte planschade te verwachten is door de wijzigingen van het bestemmingsplan. Zie algemene beantwoording 2.15 Voor het aspect geluid verwijzen wij naar algemene beantwoording 2.11. Voor het verdwijnen van het groen wordt verwezen naar algemene beantwoording 2.4. En tot slot voor criminaliteit. Er zijn geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit stijgt indien het OV verbetert. Sociale	a. niet van toepassing

	b. Indiener geeft aan dat op de ontwerpplannen van hun huis een mogelijke busbaan stond ingetekend. I.p.v. van een bus wordt nu een wijziging van een tram voorgesteld. Indiener is tegen de komst van de tram. Het plan is dat vanaf 2020 alle bussen elektrisch gaan rijden, waardoor deze minder geluid produceren. Ook is een tramlijn door de bekabeling visueel minder aantrekkelijk dan een busbaan. Een mogelijke busbaan zoals in de oorspronkelijke plannen heeft de voorkeur tov een tram. Uiteraard gaat voorkeur naar huidige situatie hoe nu is. c. Het geluidsonderzoek is onvoldoende omdat alleen gerapporteerd wordt over gemiddelde dB's en niet over piekmomenten en omdat het geluid van Schiphol niet is meegenomen.	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. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Daarnaast is er camerabewaking in de voertuigen en besteedt de vervoerder (verplicht) veel aandacht aan de sociale veiligheid. b. Zie algemene beantwoording 2.1 voor onderbouwing van de keuze voor een tram. c. Het geluidsonderzoek is uitgevoerd conform de daarvoor geldende richtlijnen. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op het grootste deel van het tracé geen sprake is van een overschrijding van de geluidsnorm. Omdat de berekende geluidsbelasting van de Uithoornlijn niet boven de maximaal toelaatbare geluidsbelasting komt, zijn geen cumulatieve berekeningen (waarin ook luchtverkeerslawaaai (Schiphol) en eventuele andere geluidsbronnen wordt meegenomen) volgens de Wet	b. niet van toepassing c. niet van toepassing
--	--	--	---

		Geluidhinder niet nodig. Zie algemene beantwoording 2.11. Daarnaast worden naast de wettelijke maatregelen ook extra maatregelen getroffen om de geluidhinder zo veel mogelijk te beperken.	
d. In de uitwerking van het bestemmingsplan wordt uitgegaan dat de tram in de bocht maximaal 30 km/uur gaat rijden. Hoe wordt dit bewerkstelligd? In het trillingsonderzoek van Arcadis is gerekend met deze maximale snelheden.	d. Zie algemene beantwoording 2.9		d. niet van toepassing
e. Waarom is woning van indiener niet meegenomen als aandachtsgebied de trillingsgebieden van Movares en Arcadis?	e. Op pagina 4 van het trillingsonderzoek van Movares kunt u zien dat uw woning gelegen is binnen het studiegebied van het onderzoek. Uit dit eerste onderzoek van Movares zijn een tweetal aandachtsgebieden naar voren gekomen waar nader onderzoek moest plaatsvinden. Dit is gedaan in het onderzoek van Arcadis. Voor de overige woningen binnen het studiegebied van Movares kon direct al aangegeven worden dat deze geen overlast van trillingen gaan hebben.		e. niet van toepassing
f. Wat is het effect van trillingen op de aanwezige gas- en waterleidingen? Bij eerdere woningbouwplannen in de omgeving is de bestaande damwand verzwaaard en een ondergrondse container verwijderd vanwege de aanwezige leidingen.	f. De geplande trambaan kruist de waterleiding in de bocht van het tracé. Op deze plek is een bestaande overkluizing (beschermingsconstructie) aanwezig die ervoor zorgt dat er geen belastingen (gewicht van de grond, spoorconstructie en tram) van bovenaf op de leiding komt. Deze constructie is reeds visueel onderzocht en constructief beschouwd. Momenteel vindt afstemming plaats met de leidingeigenaar of deze bestaande constructie volstaat of dat maatregelen benodigd zijn.		f. niet van toepassing

	g. Indiener voorziet problemen op het gebied van hangjongeren en criminaliteit.	g. Er zijn geen gegevens waaruit blijkt dat de criminaliteit stijgt indien het OV verbetert. 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. Daarom wordt bij de verdere planuitwerking aandacht besteed aan sociale veiligheid en worden de haltes daarop ingericht. Daarnaast is er camerabewaking in de voertuigen en besteedt de vervoerder (verplicht) veel aandacht aan de sociale veiligheid. Ter voorkoming van hangjongeren is op verzoek van omwonenden bij de halte Aan de Zoom een maatregel genomen om de overkapping van de fietsenrekken weg te laten. Tevens heeft de gemeente hangjongeren beleid waarin zij samenwerkt met maatschappelijke organisaties en politie.	g. niet van toepassing
	h. De tram is een gevaarlijk nieuw element in de huidige verkeerssituatie.	h. Een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn is bij projectorganisatie Uithoornlijn topprioriteit. Ook de gemeenteraad heeft hier extra aandacht aan besteed. Zie voor informatie de algemene beantwoording onder 2.7.	h. niet van toepassing
	i. Verkeersontsluiting vanuit Buitendijks wordt sterk verslechterd door verkeer richting Aan de Zoom af te sluiten en nieuwe verkeersontsluiting naar de Faunalaan te creëren, met name meer reistijd voor indiener. Wens om overgang te creëren bij Aan de Zoom.	i. De tramovergang bij Aan de Zoom wordt wegens veiligheid ingericht voor uitsluitend langzaamverkeer. Zie algemene beantwoording 2.7	i. niet van toepassing

j. Is rekening gehouden met bestaande waterleiding bij Faunalaan? In het verleden kon hier geen doorgang komen vanwege deze waterleiding.	j. Ja hier is rekening mee gehouden. De inpassing van de Uithoornlijn gaat in nauwoverleg met Waternet, de beheerder van de waterleiding. De tramlijn kruist de waterleiding in de bocht van het tracé. Op deze plek is een bestaande overkluizing (beschermingsconstructie) aanwezig die ervoor zorgt dat er geen belastingen (gewicht van de grond, spoorconstructie en tram) van bovenaf op de leiding komt. Deze constructie is reeds visueel onderzocht en constructief beschouwd. Momenteel vindt er afstemming plaats met de leiding eigenaar of deze bestaande constructie volstaat of dat er maatregelen benodigd zijn.	j. niet van toepassing
k. Indien ontsluiting via Faunalaan gaat lopen, is een oplossing voor een goede en snelle bereikbaarheid om de Faunalaan door te trekken met de Randweg en deze directe te verbinden met de Zijdelweg.	k. De Faunalaan is bedoeld als (erf)toegangsweg naar Legmeer-West. Deze is dan ook vormgegeven als 30km/h maar voor fietsverkeer is, zoals ook op andere plaatsen in de wijk, gekozen voor een fietspad. Heel Legmeer-West valt binnen een 30km/h-zone en wordt aan de randen ontsloten door 50km/h gebiedsontsluitingswegen zoals de Koning Maximalaan, Noorddammerweg en Randhoornweg en Randweg. Het doortrekken naar de Randweg zou betekenen dat de Faunalaan in de praktijk gebruikt gaat worden als gebiedsontsluitingsweg met bijbehorende verkeersaantallen, terwijl de weginrichting hier niet op afgestemd is. Vanwege de verkeersveiligheid is een dergelijke functiewijziging onwenselijk.	k. niet van toepassing

	l. Het aantal parkeerplaatsen is te weinig. Indieners willen voorkomen dat tramreizigers in de wijk gaan parkeren. m. Ter bewaking van onze privacy is onduidelijk of het zicht vanuit de tram met zichtschermen in woning van indiener volledig wordt voorkomen.	l. In het onderzoek 'Haltes van de Uithoornlijn' (bijlage 8a) is de eerste basis gelegd met uitgangspunten hoeveel parkeerplaatsen voor zowel autoparkeren als voor fietsparkeren nodig zijn bij de drie haltes. In paragraaf 3.3 van de toelichting wordt uitgebreid de te verwachten benodigde parkeerplaatsen aangegeven en hoe deze verdeeld worden. Omdat de toevoeging in het plan van het aantal parkeerplaatsen als voldoende worden beschouwd worden er geen andere maatregelen voorgesteld naar aanleiding van dit plan. Het is niet de verwachting dat de parkeer overlast in de wijk toeneemt. Zie ook de algemene beantwoording 2.3. m. Er worden in overleg met bewoners niet-noodzakelijke extra maatregelen genomen zoals het plaatsen van schermen. Deze worden uitgevoerd als zicht/geluidschermen zodat deze naast een geluid reducerende werking ook helpen de privacy van omwonenden te waarborgen. Mensen die in de tram zitten kunnen niet over een scherm van drie meter de tuin in kijken.	l. niet van toepassing m. niet van toepassing
Zienswijze 30	a. In het plan moet duidelijker de plaats van de stationsvoorzieningen en halteplaatsen worden benoemd	a. De haltes zijn benoemd in bijlage 8a en zijn te herleiden op de kaart. Voor de duidelijkheid worden de haltes opgenomen in de verbeelding en in de regels.	a. op de verbeelding worden de 3 haltes voorzien van een aanduiding. Deze wordt tevens opgenomen in de regels.

	b. Plaatsing van straatmeubilair langs het traject met een maximale hoogte van 6 meter. Betreft dit alleen de onderstations? Komen deze niet langs het traject in de Legmeer te staan? c. Lichtmasten langs het traject met een maximale hoogte van 12 meter. Waar worden deze geplaatst? Waarom worden deze geplaatst. Lichtoverlast is schadelijk voor gezondheid en de flora en fauna en niet duurzaam. Op de huidige busbaan staan ook geen lichtmasten. d. Waarom zijn de bovenleidingen 10 meter hoog? In andere gemeenten (Amstelveen) zijn deze 7 m. e. Er is geen check voor aanwezige flora en fauna gedaan. Alvorens in te stemmen met de wijziging van vernoemd bestemmingsplan zou daar eerst meer over bekend moeten zijn.	b. Onderstations vallen niet onder straatmeubilair. De onderstations zijn op de verbeelding apart aangeduid. Onder straatmeubilair worden fietsenstallingen, banken, plantenbakken, verkeersborden enz. verstaan. Deze kunnen ook langs het traject van de Legmeer komen te staan. c. Zie ook de algemene beantwoording 2.12. Hierin is onder andere opgenomen dat de maximale hoogte van de lichtmasten gewijzigd wordt naar 8 meter. De lichtmasten komen bij haltes en overgangen. Waar mogelijk worden bijzondere armaturen gebruikt ter beperking van lichthinder voor flora en fauna. Hier vindt een afweging plaats met sociale veiligheid. d. Zie algemene beantwoording 2.14 e. Door Dactylis is in augustus 2017 een update gemaakt van de door Movares gemaakte Quickscan ecologie uit juni 2015. Voor een volledig beeld van de Ecologische Quickscan wordt verwezen naar bijlage 14 (Aanmeldingsnotitie in het kader van vormvrije m.e.r.-beoordeling) en bijlage 17a (Update ecologische quickscan Uithoornlijn) bij de toelichting. Hiermee wordt de flora en fauna geacht afdoende te zijn onderzocht. Zie algemene beantwoording 2.4.	b. niet van toepassing c. maximale hoogte lichtmasten wordt gewijzigd van 12 meter naar 8 meter d. niet van toepassing e. niet van toepassing
--	--	---	---

	f. Indieneer geeft aan dat binnenkort een geotechnisch onderzoek wordt gedaan langs het tracé om de belastbaarheid van de grond te meten. Dit kan grote gevolgen hebben. Zou het niet beter zijn deze uitkomsten eerst te verkennen alvorens het bestemmingsplan goed te keuren? g. Er is niet bekend wat de compensatiegebieden zijn voor het gemis aan groen en hondenuitlaatgebied.	f. Met geotechnisch onderzoek wordt het onderzoek naar de draagkracht van de bodem bedoeld. Afhankelijk van die draagkracht en wat er gerealiseerd gaat worden kan het zijn dat de draagkracht versterkt moet worden door bv (hei)palen. Er zijn reeds geotechnische onderzoeken beschikbaar en deze zijn voldoende voor het huidige uitwerkingsniveau van het ontwerp en het bestemmingsplan. De 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. g. De groenstructuur blijft zoveel als mogelijk intact. Uitgangspunt van de tramlijn is een zo groen mogelijke inpassing. Hierin wordt voorzien door groene (begroeide) schermen op bijna het gehele tracé, bomen en/of struiken tegenover Meerkikker en het zoveel mogelijk behouden van bomen. Bomen van de Lijst waardevolle bomen Uithoorn worden gehandhaafd. Voor bomen die eventueel moeten worden gekapt voor de parkeerplaatsen aan de Wilhelminakade wordt compensatie in de omgeving gezocht. In compensatie van het te verwijderen groen op de spoordijk wordt niet voorzien als gevolg van dit plan. Zie hiervoor algemene beantwoording 2.4. Het hondenuitlaatgebied wat met de aanleg van de trambaan komt te vervallen wordt niet meteen gecompenseerd. De	f. niet van toepassing g. niet van toepassing
--	--	---	---

		gemeente is momenteel bezig met het opstellen van een beleidskader omtrent alle hondenuitlaatgebieden in Uithoorn. In dit beleid worden alle ontwikkelingen meegenomen.	
h.	De onderzoeken naar geluidsoverlast zijn te weinig specifiek uitgevoerd. De toename van het geluid van Schiphol, de geluidssignalen bij de kruisingen bij de Randweg, Bieslook en Aan de Zoom en de toenemende verkeerstromen van en naar de stations zijn niet meegenomen in de berekeningen. De leefbaarheid wordt op de proef gesteld.	h. Het geluidsonderzoek is uitgevoerd conform de daarvoor geldende richtlijnen. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op het grootste deel van het tracé geen sprake is van een overschrijding van de geluidsnorm. Omdat de berekende geluidsbelasting van de Uithoornlijn niet boven de maximaal toelaatbare geluidsbelasting komt, zijn geen cumulatieve berekeningen (waarin ook luchtverkeerslawaaï (Schiphol) en eventuele andere geluidsbronnen wordt meegenomen) volgens de Wet Geluidhinder niet nodig. Zie algemene beantwoording 2.11. Daarnaast worden naast de wettelijke maatregelen ook extra maatregelen getroffen om de geluidhinder zo veel mogelijk te beperken.	h. niet van toepassing
i.	De luchtkwaliteit in de wijk zal nog verder verslechteren door toenemende verkeersstromen, komst tram en toenemend vliegverkeer.	i. Zie de algemene beantwoording 2.13 Fijnstof	i. niet van toepassing
j.	De keuze voor een tram i.p.v. een bus komt in een ander daglicht te staan door de introductie van elektrische bussen. Deze optie is onvoldoende in de huidige besluitvorming meegenomen. Bij storingen zijn bussen bovendien flexibeler dan de tram.	j. Zie hiervoor deel 1 inleiding van deze nota als ook de algemene beantwoording 2.1	j. niet van toepassing
k.	Nog steeds niet duidelijk of en zo waar de buurtbus zal rijden. Dit leidt tot minder mobiliteit van ouderen en	k. Een buurtbus gaat niet rijden in Uithoorn na de aanleg van de trambaan. Wel blijven in Uithoorn enkele bussen rijden	k. niet van toepassing

	mindervaliden. Doordat er extra overgestapt moet worden, verslechtert ook de bereikbaarheid van de ziekenhuizen (Amstelveen en VU Amsterdam). l. Recent is gebleken dat een toename van kosten is berekend o.a. door aanpassingen aan kunstwerk bij de Zijdelweg. Welke kostenoverschrijdingen zullen nog volgen? m. Helaas is in het voortraject van besluitvorming gekozen voor het tracé over de oude spoordijk, gebruikmakend van de oude OV-bestemming uit de tijd van het treintje. In die tijd was de Legmeer nog onbebouwd en was er geen overlast voor aanwonenden. In de huidige situatie zorgt het tracé van de tram voor een (te) forse inbreuk op de leefbaarheid van de bewoners in de wijk. Helaas is deze keuze gemaakt.	met een reguliere dienstregeling. Zie hiervoor de algemene beantwoording 2.10. l. Zie algemene beantwoording 2.16 m. De beantwoording staat in Deel 1 inleiding van deze nota.	l. niet van toepassing m. niet van toepassing
Zienswijze 31 , 32, 33, 34, 35, 36 en 44	a. Indiener kan zich niet verenigen met de bevindingen van het ‘onderzoek geluid’ van DGMR Adviseurs. Gewezen wordt op de niet meegerekende geluidssignaal dat de machinist van de tram zal afgeven, de geluidssignalen van de overgang en het rumoer van wachtend verkeer bij de overgang. Indiener verwijst naar het al genoemde Europarei tracé en/of meent dat de overgang onevenredig drukt op zijn woongenot. Het onderzoek ook bevat geen opgave van mogelijke piekgeluiden.	a. Het geluidsonderzoek is uitgevoerd conform de daarvoor geldende richtlijnen. Voor geluidsbronnen zoals wegen, spoorlijnen of industriële bronnen geldt een wettelijk kader waarin voorgeschreven is wat de norm is en op welke wijze deze bepaald moet worden. Bij weg- en railverkeerslawaaai wordt uitgegaan van geluidsbelastingen, dit zijn gemiddelde geluidsniveaus. Bij industrielawaai wordt naast de geluidsbelasting in een aantal gevallen wel naar geluidpieken gekeken (Lmax). Dat is hier dus niet het geval. Bij de Uithoornlijn (een tramverbinding) wordt uitgegaan van geluidsbelastingen, dit zijn dus gemiddelde geluidsniveaus. Omdat voldaan wordt aan de gestelde normen is er geen sprake van onevenredige druk op het woongenot. Zie algemene beantwoording 2.11.	a. niet van toepassing

	b. Stuk over zicht ontbreekt. Aantasting van straatbeeld en aantasting woon en leefklimaat. Uit het ontwerpplan is niet duidelijk in hoeverre de raad de belangen van bewoners daarin heeft meegewogen. De belangenafweging lijkt vrijwel uitsluitend ingegeven door economische belangen en daarin heeft kostenbesparende optie voor een tram kennelijk een belangrijke rol.	b. De geluidschermen die noodzakelijk zijn vanuit de Wet geluidhinder komen er sowieso, deze worden ook niet onderbroken. Naast de schermen die wettelijk noodzakelijk komen er ook bovenwettelijke maatregelen, voor geluid, zicht en privacy. De onderbrekingen van de schermen is op plaatsen waar dit noodzakelijk is voor een beter overzicht op kruisingen, in het kader van de veiligheid. De belangenafweging is beantwoord in Deel 1 inleiding van deze nota. Daarin wordt ook aangegeven hoe het participatietraject heeft gelopen en hoe belangen van inwoners zijn besproken.	b. niet van toepassing
	c. Indieners geven aan dat de participatieronde hun inziens geen reële participatie heeft ingehouden.	c. De bewoners zijn uitgebreid betrokken bij het project. Dit gebeurde deels door hen te informeren en deels door hun ideeën en meningen op te halen en bij de uitwerking te betrekken.	c. niet van toepassing
	d. Planregels blijven vaag bij onderbreking geluidsscherm bij de overgang Bieslook. Hoe heeft er dan wel onderzoek kunnen plaatsvinden?	d. Uit het geluidsonderzoek, bijlage 12b, komt een aantal locaties naar voren waar wettelijke maatregelen noodzakelijk zijn in het kader van de Wet geluidhinder. Voor het tracé ter hoogte van de Bieslook zijn aan de zijde van de Bieslook geen wettelijke maatregelen noodzakelijk om te voldoen aan de wet. De geluidschermen die geplaatst worden zijn niet-noodzakelijke extra maatregelen. Ook bij een onderbreking wordt voldaan aan de wet.	d. niet van toepassing

e. Indiener ziet niet in hoe een tramtracé planologisch mogelijk kan worden gemaakt als de geluidsbelasting met een nieuwe tram, waarvan de geluidsemissie nog niet bekend is, niet vaststaat.	e. Tram moet voldoen aan de eisen. Het materieel dat straks op de omgebouwde Amstelveenlijn en later dus ook de Uithoornlijn gaat rijden is in productie genomen. De geluidsbelasting die daarvan uitgaat is dus al bekend. Uiteraard is de producent gehouden aan de gestelde eisen. Zie algemene beantwoording 2.11.	e. niet van toepassing
f. De dominerende geluidsschermen, de spanningskabels en de daarvoor benodigde dragers is een ontegenzeggelijke achteruitgang van het zicht en van een prettig woonklimaat.	f. De geluidsschermen ter plaatse van de woning zijn bovenwettelijk. Deze gaan komen naar aanleiding van de participatie die heeft plaatsgevonden met omwonenden. Mocht u van mening zijn dat u recht heeft op planschade dan verwijzen wij u door naar de volgende website: https://www.uthoorn.nl/loket/product/vergoeding-aanvragen-na-planschade	f. niet van toepassing
g. Indiener ziet onvoldoende onderzoek naar de mogelijke effecten van trillingen en waarom zijn woning niet behoort tot een van de twee in het onderzoek van Arcadis aangewezen aandachtsgebieden.	g. Er is een quickscan uitgevoerd naar het gehele tracé en de omgeving daarvan. Het gehele tracé voldoet aan de gestelde richtlijnen. Er zijn 2 aandachtsgebieden benoemd, vanwege de overgang van betonbaan naar aardenbaan en de locatie van wissels in combinatie met de afstand tot de bebouwing, om nader te onderzoeken. Er is geen aanleiding geweest om andere plekken nader te onderzoeken omdat daar voldaan wordt aan de gestelde richtlijnen. Zie ook de algemene beantwoording 2.5	g. niet van toepassing
h. Tevens dient te worden onderzocht wat het effect is van trillingen op de aanwezige gas- en waterleidingen. De oplevering van woningen aan de zuidzijde van de wijk heeft destijds een jaar vertraging opgelopen omdat de gemeente aangaf dat de damwand niet voldeed in connectie met de	h. De geplande tramlijn kruist de waterleiding in de bocht van het tracé. Op deze plek is een bestaande overkluizing (beschermingsconstructie) aanwezig die ervoor zorgt dat er geen belastingen (gewicht van de grond, spoorconstructie	h. niet van toepassing

	daarin aangelegde gas en waterleidingen. Destijds diende ook een ondergrondse afvalcontainer voor de woning te worden verwijderd. Indieners zien niet in hoe de nu voorliggende ontwikkeling zich tot deze beperking verhoudt.	en tram) van bovenaf op de leiding komt. Deze constructie is reeds visueel onderzocht en constructief beschouwd.	
i.	Indieners menen dat de ontsluiting van de wijk Beleaf Buitendijks onnodig achteruitgaat. De bereikbaarheid van de wijk ten opzichte van omliggende bestemmingen wordt daarmee aanmerkelijk kleiner en de reistijd langer. Indieners zien niet in waarom de overgang naar aan de Zoom niet gehandhaafd kan blijven voor de ontsluiting.	i. De bewegingsvrijheid van de bewoners van Buitendijks wordt met een afwijking via de Faunalaan niet belemmerd; men kan immers nog steeds goed met de auto snel naar een gebiedsontsluitingsweg rijden; in dit geval de Koningin Maximalaan. Voor bepaalde bestemmingen zal men een langere afstand moeten afleggen dan in het geval van een ontsluiting via Aan de Zoom het geval is. Voor andere bestemmingen zal men juist een kortere afstand afleggen. Voor langzaam verkeer verandert er niks. Ook de verkeersveiligheid wordt niet belemmerd aangezien de wegen waarover men wordt geleid duurzaam veilig zijn ingericht. De reden voor de verplaatsing van de ontsluiting voor auto's naar de Faunalaan is gelegen in de veiligheid van de overgang voor langzaam-verkeer. Zie algemene beantwoording 2.7.	i. niet van toepassing
j.	Tramhaltes zullen een aanzuigende werking hebben op hangjongeren en zullen leiden tot meer ongeregelde en criminaliteit in de buurt	j. Zie algemene beantwoording 2.8.	j. niet van toepassing

	k. De halte Aan de Zoom geeft aanleiding voor forenzen en anderen om in de wijk Buitendijks te parkeren en verder te reizen met het openbaar vervoer. De kwaliteit van het wonen in Buitendijks gaat hiermee achteruit aangezien de verkeersstromen niet meer in verhouding is tot het formaat van de wijk. Dit is een achteruitgang van het woongenot en een verdere aantasting van het groene karakter van de leefomgeving. Indieners menen dat dit effect op het woon- en leefklimaat niet goed is doordacht en ziet in het plan geen mitigerende maatregelen.	k. Doordat de invloedsgebieden van de haltes overlappen, kunnen parkeerders gedeeltelijk worden gestuurd naar een locatie waar meer geconcentreerde parkeerplekken zijn. Vooral bij de haltes Aan de Zoom en het busstation worden een beperkt aantal parkeerplaatsen toegevoegd. Dit brengt ook een beperkt aantal extra verkeersbeweging per dag met zich mee. De extra auto's op het totaal van de verkeersintensiteit van de wegen rondom de haltes zal zodoende tot weinig effect resulteren. Zie ook algemene beantwoording 2.3. Om het parkeren in de wijk Buitendijks te beperken, worden de parkeerplaatsen aan de Faunalaan dichtbij de halte gesitueerd en de inrichting van de toegang naar Buitendijks door bebording en straat inrichting aangepast.	k. niet van toepassing
Zienswijze 38	a. Geluidsmaatregelen zijn wat indieners betreft onvoldoende. Het woongenot zal dalen. De alarmbellen en de al bestaande vliegtuigenoverlast zijn niet meegenomen in het geluidsonderzoek. Bovendien zijn de waarden uit het geluidsonderzoek gemiddelden gespreid over de dag. Wanneer er een tram overkomt is de geluidshinder dus hoger.	a. Zie algemene beantwoording 2.11.	a. niet van toepassing

b. De waarde van de woning oftewel zal dalen, of minder hard zal toenemen, vanwege toename geluidshinder en verlies van vrij uitzicht en privacy. Bent u van plan ons hiervoor te vergoeden?	b. Indien indiener van mening is dat er vergoeding moet plaatsvinden, kan een verzoek tot compensatie voor planschade worden ingediend. Planschade is de vermogensschade (waardevermindering van onroerende zaken) of inkomensschade die ontstaat na wijziging van de planologie. De vermogens- of inkomensschade wordt bepaald door de maximale invulling van de oude planologie en de maximale invulling van de nieuwe planologie te vergelijken. Zie ook de algemene beantwoording 2.15.	b. niet van toepassing
c. Risico's voor de fundering en stabiliteit van onze woning als gevolg van trillingen met de komst van de Uithoornlijn op 30m afstand van onze woning	c. Op basis van de uitgevoerde analyse wordt geconcludeerd dat de trillingsniveaus die zullen optreden lager zullen zijn dan de streefwaarden. Schade aan bebouwing treedt op bij trillingsniveaus die beduidend hoger zijn dan de niveaus waarbij hinder wordt ervaren en voor de tram is getoetst aan normen voor hinder. Zie algemene beantwoording 2.5.	c. niet van toepassing
d. Indieners vinden dat de veiligheid in het geding is van kinderen die de trambaan moeten oversteken om naar school te gaan.	d. Zie algemene beantwoording 2.7	d. niet van toepassing
e. Welke maatregelen worden getroffen zodat de tram niet de maximumsnelheid van 50km per uur kan overschrijden?	e. Zie algemene beantwoording 2.9	e. niet van toepassing
f. Indieners verwachten een toename van autoverkeer in de wijk van auto's die komen parkeren. Dus minder parkeerplek en risico's voor de introductie van betaald parkeren. Er is maar 1 uitgang in onze wijk.	f. Zie algemene beantwoording 2.3	f. niet van toepassing
g. Indieners vrezen dat de gemeentelijke belastingen door de komst van de tram omhooggaan.	g. De gemeentelijke belastingen gaan door de Uithoornlijn niet omhoog. Het grootste deel van de kosten voor de Uithoornlijn wordt gedekt door de Vervoerregio en het	g. niet van toepassing

	h. Hoogspanningskabel hebben gezondheidsrisico's bij elektromagnetische straling. Deze komen nu op 30m afstand. i. De combinatie met fijnstof en de N201 is een toename van fijnstof en dus een risico voor onze gezondheid.	deel dat Uithoorn moet betalen kan te zijner tijd worden opgevangen binnen de begroting, door dit mee te nemen in het meerjarenbeeld van de begroting. h. Ten behoeve van de Uithoornlijn is onderzocht of de magnetische veldsterkte rondom de tramlijn tot overschrijding van de norm leidt. Uit dit onderzoek is gebleken dat het optredende veld maximaal 30 microtesla bedraagt (op 1 meter hoogte en 10 meter afstand van hart spoor). De internationale norm van een voor de mens veilig statisch magnetisch veld bedraagt maximaal 40.000 microtesla. Het statisch magnetische veld als gevolg van het tramsysteem is dus ruim onder de gestelde maximum grenswaarde. Derhalve is er geen risico voor de gezondheid door elektromagnetische straling. i. In de huidige situatie alsmede na de realisatie van de Uithoornlijn zal voldaan worden aan de grenswaarden voor luchtkwaliteitsbepalende 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 zullen er in de toekomstige situatie minder bussen over de huidige busbaan gaan rijden, waardoor de luchtkwaliteit nog verder zal verbeteren. De verkeersaantrekkende werking van de tramhaltes heeft slechts een beperkte (niet in betekenende mate) invloed op de lokale luchtkwaliteit. Dit is nader onderbouwd in bijlage 14Aanmeldingsnotitie in het kader van vormvrije	h. niet van toepassing i. niet van toepassing
--	--	---	---

		m.e.r.-beoordeling ., de toelichting paragraaf 5.9 en de algemene beantwoording 2.13	
Zienswijze 39	a. Indiener is exploitant van het Spoorhuis Uithoorn en runt daar een horecagelegenheid. Hij zou op het parkeerterrein de voormalige stationsloods in ere willen herstellen om de historie te laten herleven en vraagt om parkeren elders te realiseren.	a. Het parkeerterrein heeft reeds de bestemming parkeren en dit blijft met dit bestemmingsplan ook de bestemming parkeren. Echter staat de gemeente open om in gesprek te gaan over de gewenste ontwikkeling. En indien noodzakelijk wordt een aparte procedure doorlopen voor realisatie van de nieuwe plannen. De optie parkeren bij het Spoorhuis wordt nu uit de verbeelding gehaald.	a. De locatie naast Spoorhuis worden als optie voor parkeren van de verbeelding gehaald. Dit wordt tevens in de toelichting beschreven
Zienswijze 41	a. De suggestie van de bewoners om de lijn buiten Uithoorn te laten stoppen bij de McDonalds is niet opgenomen in het plan. Dit voorkomt weer verkeersdruk en parkeerdruk in Uithoorn. Suggestie om daar wel een studie naar te doen. b. De verkeersveiligheid gaat achteruit in de wijk Legmeer. De wijk Legmeer is een kinderrijke wijk met bij overgang Aan de Zoom een belangrijke overgang voor schoolgaande kinderen. Zoals in het plan aangegeven zou het om een gelijkvloerse kruising gaan. Dit gaat een gevaarlijke situatie opleveren voor kinderen. Kinderen laten zich niet tegenhouden door hekjes. Hoe wordt de 5 km tramlijn door de wijken kindvrij houden? Ondergronds maken van de	a. In de bijlage 8a Haltes van de Uithoornlijn is aangegeven dat een tussenshalte bij de N201, voor de omgeving weinig meerwaarde heeft. Er is weinig bebouwing en daardoor ook weinig potentie om reizigers op te halen. Daarnaast zal ook een P+R voor een zeer beperkt aantal gebruikers zorgen vanwege het beperkte achterland. Hier is onderzoek naar gedaan in de Haalbaarheidsstudie P+R N201 / Uithoornlijn. Zie ook de algemene beantwoording 2.2. b. Zie algemene beantwoording 2.7	a. niet van toepassing b. niet van toepassing

	tram of ondergrondse tunnels voor fitesters/ voetgangers bij de overgangen zijn de enige oplossingen. c. In 2009 is het voorkeustracé over de oude spoordijk bestuurlijk vastgesteld. In de jaren hierna zijn de plannen voor woningbouw in Legmeer-west en Beleef Buitendijks tot ontwikkeling gekomen. In de plannen is geen bufferzone ingeruimd aan beide kanten van de tramlijn. Was dat wel gebeurd dan kunnen er vraagtekens gezet worden of de wijk Buitendijks er wel was gekomen. Ondergronds de enige oplossing om het extra geluidsoverlast, waardevermindering van de huizen en lelijk aanzicht te voorkomen.	c. Uit het geluidsonderzoek blijkt dat voldaan wordt aan alle geluidsnormen. De Uithoornlijn ondergronds aanleggen is vanuit die optiek daarmee niet noodzakelijk. Zie algemene beantwoording 2.15.	c. niet van toepassing
Zienswijze 43	Indiener vraagt aandacht voor: a. Uitvoerbaarheid: Het bestemmingsplan maakt aanpassingen van het watersysteem mogelijk waarvan nog niet duidelijk is of daarmee het watersysteem blijvend functioneert. Ook passen deze aanpassingen mogelijk niet in onze beheerdoelstellingen en beleid. b. Tegelijkertijd maakt de verbeelding op andere plaatsen slechts beperkt aanpassingen van het watersysteem mogelijk terwijl dit bij de uitwerkingen van onze voorwaarden wel nodig is. Dit vormt een risico voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. c. Standstill beginsel: In de waterparagraaf en het waterhuishoudingsplan gaat u uit van het standstill-principe, maar dat is voor ons niet vanzelfsprekend.	a. Ontwerp van de watergangen bij de kruising van de trambaan met Boerlagelaan/ Alfons Arienslaan wordt op basis van de zienswijze aangepast. b. De plangrenzen worden uitgebreid ter plaatse van de kruising Boerlagelaan waarbij ook op die locatie de benodigde aanpassingen aan de watergangen binnen het plan zullen worden gerealiseerd c. Daar waar in het werk van toepassing worden verbeteringen van de waterhuishouding gerealiseerd. Voorbeelden hiervan zijn de brug over de Hoofdtocht waarbij het doorstroomprofiel wordt verbreed, de	a. niet van toepassing b. verbeelding wordt aangepast c. toelichting wordt aangepast in paragraaf 5.12

	d. Onder houdbaarheid watersysteem: Voor ons is het van belang dat het watersysteem goed onderhoudbaar is. Op dit moment hebben wij, met name bij de watergang bij halte Aan de Zoom, onvoldoende informatie om na te gaan of dat zo is. e. Onuitgewerkte ontwerpen: Er zijn een aantal keuzen in de ontwerptekeningen opengelaten wat betreft toe te passen kunstwerken of toe passen ontwerpprofielen voor de waterlopen. Ook missen nog een aantal belangrijke waterhuishoudkundige kunstwerken in de ontwerptekeningen.	uitbreiding van de watergangen aan Boerlagelaan (als genoemd onder punt a) het opheffen van de fietsoversteek bestaande uit een dam plus duiker bij de Weegbree. In de toelichting op het bestemmingsplan zal dit expliciet worden vermeld. d. Ontwerp nabij halte Aan de Zoom wordt aangepast op basis van de zienswijze en in overleg met waterbeheerder. Dit heeft geen gevolgen voor het bestemmingsplan. e. De benodigde waterhuishoudkundige kunstwerken zijn in overleg met de waterbeheerder vastgesteld.	d. niet van toepassing e. niet van toepassing
--	---	--	---

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.