

Beschrijving voorkeursvariant UITHOORNLIJN



Project

Uithoornlijn

Fase

Planstudie

Projectmanager

Diana van Loenen

Ambtelijk opdrachtgever

Karin Sweering, coördinator afdeling infrastructuur

Bestuurlijk opdrachtgever

Pieter Litjens, portefeuillehouder openbaar vervoer

Beschrijving
voorkeursvariant

UITHOORNLIJN

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	5
2. Beschrijving voorkeursvariant	6
Tram of bus	6
Tracé	6
Haltes	6
Eindpunt	7
Veiligheid	9
Parkeerbehoefte	10
Toegankelijkheid	10
3. Kwaliteit van de voorkeursvariant	11
Snelheid en reistijd	11
Toekomstvastheid en frequentie	11
Betrouwbaarheid	11
Materieel	11
Uitstraling en beeldkwaliteit	11
4. Het openbaar vervoer in de voorkeursvariant	13
5. Inpassing van de voorkeursvariant	17
Inpassing	17
Participatie en consultatie	17
Geluidsoverlast, verlies van uitzicht en minder privacy	17
Waardevermindering huis	19
6. Overige informatie	20

I. Inleiding

In de voorliggende notitie wordt de voorkeursvariant van de Uithoornlijn beschreven.

Het doel van de Uithoornlijn is een duurzame HOV-verbinding tussen Uithoorn en Amsterdam.

Aanleiding van de Uithoornlijn

De gehele regio heeft te maken met een groei van het aantal OV-reizigers maar met teruglopende middelen vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in onze regio. Kortom: er is meer OV nodig voor minder geld. Dit uitgangspunt is ook te vinden in de Investeringsagenda's en de Lijnennetvisie.

Daarnaast kent de Noord-Zuid corridor van de Stadsregio een aantal ontwikkelingen dat van belang is voor de toekomst van het OV in het zuidelijke deel van de regio:

- De Noord/Zuidlijn zorgt voor een geheel nieuw OV-netwerk;
- De Amstelveenlijn wordt omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding;
- In de Lijnennetvisie is de nadruk gelegd op OV-knooppunten;
- Door toenemende drukte op de wegen in Uithoorn en met name Amstelveen worden langere rijtijden voor de bus verwacht (bij gebrek aan vrijliggende OV-infra);
- Er was een studie uitgevoerd naar de COVAU (snelle busverbinding op vrijliggende busbanen).

Deze ontwikkelingen leiden voor Uithoorn tot:

- Huidig aanbod van buslijnen is te duur en te langzaam en onbetrouwbaar door toekomstige congestie;
- Noord-Zuidlijn en Amstelveenlijn bieden kansen.

De bovenstaande factoren hebben geleid tot een quickscan en een verkenning naar de mogelijkheden om de Amstelveenlijn door trekken naar Uithoorn. Uit deze beide onderzoeken bleken de omstandigheden dermate positief dat een doortrekking van de tramverbinding een goed alternatief voor de COVAU-studie zou kunnen zijn. De planstudie had tot doel om te onderzoeken of de Uithoornlijn haalbaar, maakbaar, betaalbaar en wenselijk is.

2. Beschrijving Voorkeursvariant

De 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.

Tram of bus

In de planstudie is allereerst gekeken naar nut en noodzaak en naar mogelijke varianten voor de bus en voor de tram. Uit het onderzoek naar nut en noodzaak blijkt dat om het OV op HOV-kwaliteit te kunnen houden geldt dat niets doen geen optie is, en er ofwel een vrij liggende busbaan moet worden gerealiseerd ofwel een trambaan. Om deze keuze te kunnen maken zijn de volgende varianten voor onderzocht en in een MKBA naast elkaar gezet:

- twee varianten opwaarderen busnet
- drie varianten tram naar Uithoorn

Er is onderzocht welke effecten en (financiële) consequenties deze varianten hebben. Dat is onder meer gebeurd in een zogeheten Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). Hierbij is gekeken naar directe kosten, kwalitatieve effecten en externe effecten. Geconcludeerd is dat beide busvarianten een matige tot goede vervoerkwaliteit opleveren. Ze dragen echter niet bij aan de bezuinigingsopgave op de exploitatie van het openbaar vervoer. Doortrekking van de tram naar Uithoorn levert een goede vervoerskwaliteit op én de grootste bijdrage aan de bezuinigingsdoelstellingen. Daarom is in november 2015 door de stuurgroep besloten alleen de tramvarianten nader te onderzoeken. In deze stuurgroep is ook het tracé gekozen en de locatie van de haltes en welke voorzieningen nodig zijn.

Tracé

Er zijn drie tracés onderzocht: over de voormalige Spoordijk, langs de Zijdelweg en langs Europarei. Het **Spoordijktracé** scoort het best op de exploitatiekosten, vervoerwaarden, aanlegkosten en beheer en onderhoud, betrouwbaarheid en inpasbaarheid.

Haltes

Als vuistregel voor hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en daarmee ook voor een tram, geldt dat de afstand tussen haltes niet kleiner dan 600-800 meter moet zijn. Alleen dan kan een streefsnelheid van gemiddeld 30 km/uur worden gehaald. Deze snelheid is nodig om aantrekkelijk openbaar vervoer te kunnen bieden. De hoge snelheid compenseert de iets langere reistijd om van en naar de halte te komen.

Bij het bepalen van aantallen en locaties van de haltes op het Spoordijktracé zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- HOV-kwaliteit vraagt om halteafstanden van minimaal 600-800 meter;
Bij de keuze van de haltes is het uitgangspunt dat zoveel mogelijk adressen in Uithoorn binnen een aanvaardbare afstand vanaf de halte liggen;
- Haltes moeten vanuit de omliggende wijken bereikbaar zijn via korte, veilige loop- en fietsroutes;
- Haltes moeten inpasbaar zijn: er moet ruimte zijn voor halte faciliteiten als fietsenstallingen en parkeerplaatsen.

Op basis van bovenstaande uitgangspunten is geconcludeerd dat **haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum** op optimale afstand van elkaar liggen en een eigen bedieningsgebied hebben. Of Busstation of Dorpscentrum de eindhalte wordt, is later onderzocht in de notitie Eindpunt.

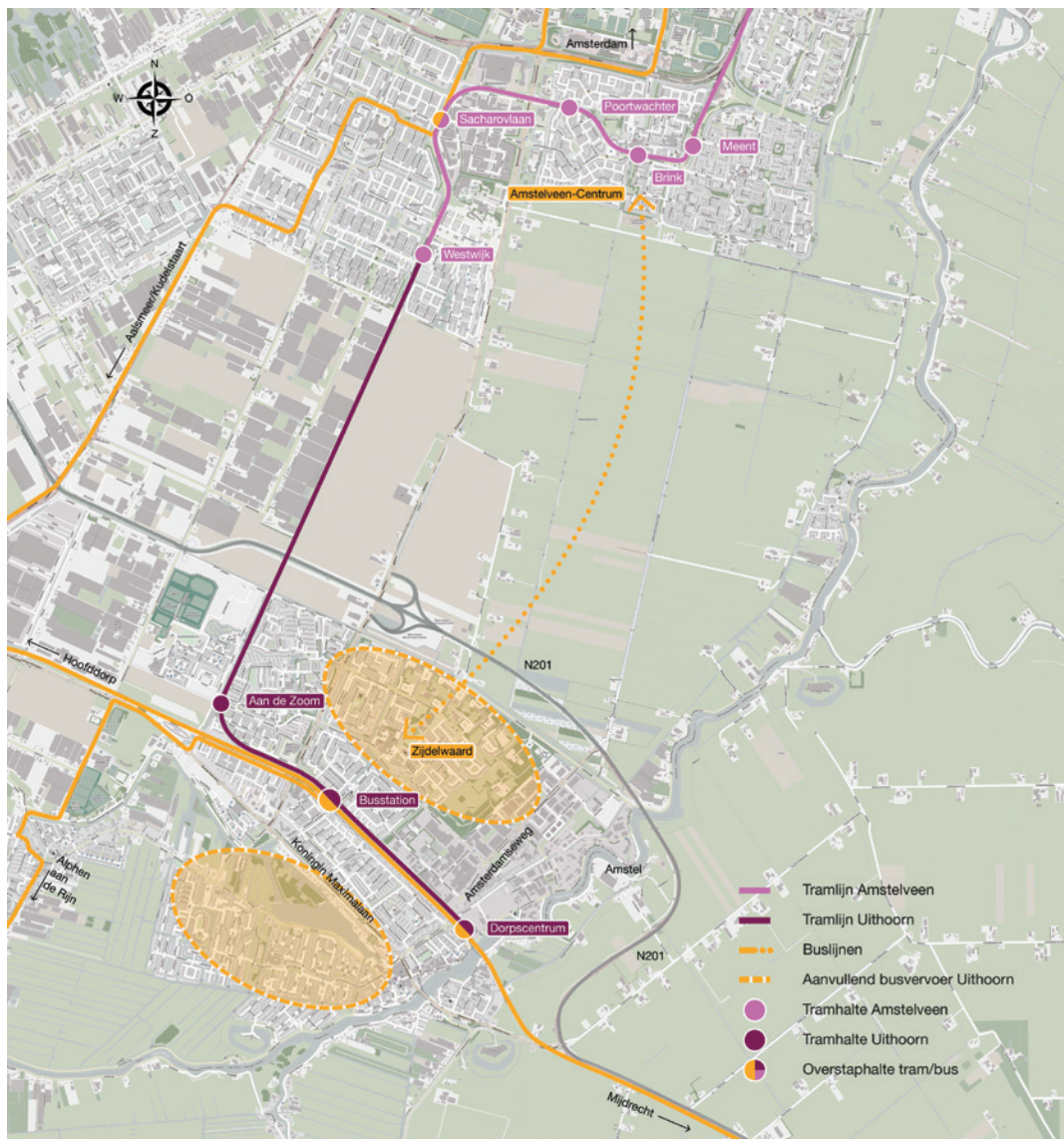
Eindpunt

Er ook is gekeken naar de eindhalte van het nieuw aan te leggen tracé: het huidige busstation of het dorpscentrum ter hoogte van de huidige halte. Daarnaast is op verzoek van bewoners een variant bekeken waarbij de tram stopt nabij de N201 op het toekomstige bedrijventerrein Amstelveen Zuid. Eén van de conclusies uit het onderzoek is dat een eindpunt bij de N201 tot gevolg heeft dat het busstation van Uithoorn verplaatst moet worden naar dit eindpunt aan de rand van de bebouwing. Verschillende buslijnen moeten immers de tramhalte aandoen voor een overstap van bus op tram. Bij dit nieuwe busstation zouden meer mensen moeten overstappen of langer fietsen/lopen naar de halte. Een gevolg daarvan is dat naar verwachting 17-20% minder reizigers gebruik gaat maken van de tram dan in de variant met een eindhalte bij het huidige busstation of dorpscentrum van Uithoorn. Verder is geconstateerd dat bij het eindpunt Dorpscentrum er 200 extra reizigers gebruik maken van de tram en dat 500 reizigers minder hoeven over te stappen. Bovendien heeft het eindpunt Dorpscentrum een positieve invloed op het imago en de uitstraling van de tramlijn, de toeristische aantrekkelijkheid en de ontwikkelingsmogelijkheden van het centrum van Uithoorn. De bereikbaarheid verbetert en de kansen voor parkeren zijn groter. Daar staat tegenover dat een eindpunt in het dorpscentrum hinder oplevert voor bewoners langs het tracé tussen het busstation en het dorpscentrum.

Geconcludeerd is dat **Eindpunt Dorpscentrum** weliswaar hogere aanlegkosten en hogere exploitatiekosten met zich mee brengt, maar het heeft wel de beste toekomstwaarde en scoort beter op kwaliteit.

Met de Uithoornlijn tot aan eindpunt centrum ontstaat er een nieuwe HOV-as, waarbij de meeste reizigers snel en betrouwbaar, soms met een extra overstap, hun bestemming kunnen bereiken. Deze tramlijn vervangt de huidige, directe busverbinding met Amstelveen en Amsterdam, met uitzondering van een busverbinding tussen Zijdelwaard en Amstelveen centrum. In hoofdstuk 4 staat beschreven hoe het OV er naar verwachting uit zal zien met de Uithoornlijn.

Veiligheid



Voorkeursvariant Uithoornlijn met het overige openbaar vervoer

Veiligheid

Verkeersveiligheid

Uiteraard is een veilige inpassing en introductie van de Uithoornlijn topprioriteit. Voor de Uithoornlijn is een veiligheidsmanager aangesteld die het ontwerp in alle projectfasen tot aan de oplevering van de trambaan beoordeelt op veiligheid. Een onafhankelijke commissie (safety board) toetst alle plannen en gerealiseerde bouwwerken op veiligheid. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toetst of het proces goed is doorlopen. Pas als na realisatie aan alle afgesproken punten is voldaan wordt de vergunning voor ingebruikname afgegeven. Eerder kan de trambaan niet in gebruik worden genomen.

De huidige lijn 51 wordt omgebouwd naar een 'gewone' lage tram, in plaats van de huidige bovengrondse metro. De Uithoornlijn zal ook een normaal tramsysteem krijgen met het nieuwste trammaterieel. Dat is veiliger dan het materieel op de huidige lijn 51 waarbij een (hoge) metro rijdt over een bovengronds tramtraject. Overigens worden de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen aangelegd om de doorstroming van het verkeer te garanderen.

Bij de bepaling van de inrichting speelt een aantal aspecten:

- Omdat de tram voor Uithoorn een nieuw fenomeen is en omdat het gaat om routes die veel door schoolgaande kinderen worden gebruikt, is het voorstel om bij de introductie van de tram in te zetten op extra veiligheidsmaatregelen.
- Bij de keuze tussen overwegbomen en waarschuwingslichten wordt gekeken naar de snelheid die de tram heeft en kan houden bij het oversteken van de kruising. Hoewel de tram altijd prioriteit heeft boven het overige verkeer, kan een tram sneller doorrijden als een kruising met overwegbomen is ingericht.

Dat leidt tot de volgende keuzes:

De kruisingen met de **Randweg en Bieslook** zullen worden ingericht met overwegbomen.

De kruising met **Aan de Zoom** zal met tramwaarschuwingslichten worden ingericht. Kruispunt Aan de Zoom is een tramkruising in een 30 km/uur woonwijk. Hier is weinig autoverkeer. Wel is het is een schoolgaande route die op de momenten dat school aanvangt of eindigt ervoor zorgt dat deze route door scholieren wordt gebruikt. Ook voor de sportvelden wordt deze route soms intensief door fietsers gebruikt. De tramhalte ligt aan de noordkant van de kruising waardoor de tram de kruising vanuit stilstand zal oprijden waarbij de trambestuurder goed zicht heeft op kruisend verkeer. De tram vanaf het Dorpscentrum komt uit een ruime bocht waar hij maximaal 30 km/uur rijdt. De tram in deze richting is in de bocht snelheid aan het minderen om voor de reiziger netjes bij de halte tot stiltand te komen. Zodoende kruisen de trams in beide richtingen Aan de Zoom met een lage snelheid en de trambestuurder heeft goed zicht. Doorgaans worden in deze situaties in andere steden geen verkeersmaatregelen getroffen. Toch willen we hier tramwaarschuwingslichten plaatsen, omdat het hier niet om een stedelijke situatie gaat, er sprake is van groepen jonge verkeersdeelnemers en een tram nog niet bekend is.

De kruising van **de busbaan met de trambaan** wordt ongeregeld ingericht. Beide openbaar vervoer-voorzieningen (bus en tram) hebben een dusdanige frequentie dat het een rustige kruising is waarbij het verkeer zonder verkeerslichten af te wikkelen is. De kruising is overzichtelijk in te passen met een duidelijke onderlinge voorrangregeling en goed zicht vanuit alle kanten waardoor ook vanuit de inpassing geen aanvullende maatregelen nodig zijn.

De huidige bushalte **Burg. Kootlaan** wordt verplaatst naar de kruising busbaan – Faunalaan. De bijbehorende oversteek voor langzaam verkeer verdwijnt, omdat deze met de frequenties in de spits

van de bussen en de trams niet meer goed oversteeikbaar is. Aan de noordzijde van de gecombineerde trambusbaan wordt het geluidsscherm op de plaats van de te vervallen langzaam verkeersoversteek doorgetrokken.

De kruising **trambusstation - Boerlagelaan** blijft ongewijzigd geregeld met verkeerslichten. In de huidige situatie is hier goed zicht en is de kruising ingericht als een duidelijke kruising waar de weggebruiker kruisend openbaar vervoer verwacht. Bij het inpassen van de trambaan zijn hier geen aanvullende maatregelen nodig.

Overige kruisingen tot aan eindpunt Dorpscentrum zijn ongelijkvloers. Op basis van de bovenstaande keuzes wordt het gesprek met de Safety Board gevoerd.

In de toekomst zal een besluit worden genomen over een eventuele oversteek bij Wederik. De inrichting van die oversteek en de bijbehorende veiligheidsmaatregelen worden ook dan pas bepaald.

Sociale veiligheid

Sociale veiligheid houdt in dat reizigers zich veilig voelen op de haltes en in de trams. De Uithoornlijn moet een sociaal veilige lijn worden. Daarom wordt hier bij de verdere planuitwerking aandacht aan besteed en worden de haltes daarop ingericht. Deze inrichting heeft betrekking op de verlichting, zichtbaarheid, het voorkomen van donkere hoeken en 'schoon & heel'. Daarnaast is er camerabewaking in de voertuigen en besteedt de exploitant (verplicht) veel aandacht aan de sociale veiligheid in het voertuig en op de haltes.

Parkeerbehoefte

Er is onderzocht hoeveel parkeerplekken straks nodig zijn voor auto's en fietsen en hoe deze verdeeld moeten worden over de drie haltes in Uithoorn. Daarbij is gekeken naar het aantal mensen uit Uithoorn dat de fiets of auto zal parkeren en naar mensen van andere woonplaatsen.

Uitgangspunten autoparkeren:

Uithoornse autoparkeerders: 40-50 autoparkeerplaatsen, evenredig verdeeld over de drie haltes.
Autoparkeerders van buiten: 30-40 autoparkeerplaatsen verdeeld over de haltes Aan de Zoom, Busstation en Dorpscentrum

Aan een beperkt deel van deze parkeervraag kan worden voldaan met gebruik van bestaande parkeerplekken, maar er zijn ook extra parkeerplaatsen nodig om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Voor de nieuw aan te leggen autoparkeerplaatsen wordt in de volgende fase van het project precies uitgewerkt hoe deze over de haltes worden verdeeld. De meeste extra plekken komen bij de eindhalte Dorpscentrum.

Uitgangspunten fietsparkeren:

Aan de Zoom: 320 fietsparkeerplaatsen
Busstation: 120 extra fietsparkeerplaatsen
Dorpscentrum: 270 extra fietsparkeerplaatsen

Toegankelijkheid

De Uithoornlijn moet, net als het overige openbaar vervoer, toegankelijk en vindbaar zijn voor mensen met een functiebeperking. De haltes krijgen een lage instaphoogte die past bij de nieuwe lagevloertrams. De ontwerpen voor de haltes en hun omgeving worden conform de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte uitgewerkt. Hierin is sinds mei 2012 ook de toegankelijkheid van het openbaar vervoer geregeld. Per tramvoertuig is minimaal een rolstoelplek voorzien.

3. Kwaliteit van de voorkeursvariant

Snelheid en reistijd

De tram kent de volgende rijtijden nadat de Amstelveenlijn is omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding:

Amsterdam Zuid – Aan de Zoom	26 minuten
Amsterdam Zuid – Uithoorn Busstation	27 minuten
Amsterdam Zuid – Uithoorn Dorpscentrum	29 minuten

Waar bussen nu nog de grootste reizigersstroom voor hun rekening nemen, verschuift dat straks naar de tram. De tram is dan de ruggengraat van het OV in Uithoorn en zorgt voor een directe, snelle betrouwbare verbinding met Amsterdam Zuid, één van de grootste OV-knooppunten van de metropoolregio Amsterdam. De meeste bestemmingen die nu door bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Dit past binnen de nieuwe benadering van een OV netwerk met hoogwaardige lijnen met overstappen op knooppunten.

Toekomstvastheid en frequentie

De Uithoornlijn wordt een hoogwaardige tramlijn. Dat wil zeggen dat de Uithoornlijn in hoge frequentie zal gaan rijden. Naar verwachting zullen de trams in de spits minimaal 6 keer per uur en maximaal 10 keer per uur in de spits gaan rijden. De precieze frequentie zal echter later worden bepaald op basis van de meest actuele prognoses van het verwachte aantal reizigers.

Een tramlijn is toekomstvaster dan buslijnen. Het is niet waarschijnlijk dat een tramverbinding als gevolg van bezuinigingen zal verdwijnen. Voor bussen is dat minder zeker.

Betrouwbaarheid

Met de ombouw van de huidige lijn 51 tot een hoogwaardige tramverbinding met nieuw trammaterieel neemt het aantal verstoringen op dat tracé af, waardoor de Amstelveenlijn/Uithoornlijn een betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam Zuid wordt.

Materieel

De huidige lijn 51 wordt omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding met een lage instap van 20 centimeter. Dit betekent dat kan worden volstaan met lage perrons en reizigers gemakkelijk gelijkvloers kunnen instappen. Daarnaast is een tram met een lage instap bij botsingen veiliger dan een tram met een hoge vloer. Een tram met een lage vloer is rondom helemaal dicht aan de onderkant en duwt andere voertuigen bij een onverhoopte aanrijding opzij. Verder ziet een bestuurder in een tram met een lage cabine minder gauw langzaam verkeer over het hoofd. Daardoor daalt ook de kans op ongelukken.

De tram tussen Uithoorn Dorpscentrum en Amsterdam Zuid heeft tweerichtingsvoertuigen met lage vloer, breedte 2,4 meter, lengte 2x 30 meter en circa 175 plaatsen. Dat de tram beide richtingen kan oprijden maakt dat de tram flexibeler is, de tram kan in principe overal keren. Op het eindpunt hoeft geen keerlus aangelegd te worden om te keren, wat minder ruimte en geld kost.

Op dit moment worden nieuwe trams voor de Amstelveenlijn besteld. In deze aanbesteding zit ook een optie om trams bij te bestellen voor de Uithoornlijn.

Uitstraling en beeldkwaliteit

De lijn en krijgt een eenduidige uitstraling, waarin de R-net-productformule wordt toegepast omdat het gaat om hoogwaardig openbaar vervoer. Hierbij wordt aangesloten op de uitstraling en inrichting van de haltes van de omgebouwde Amstelveenlijn.



Referentiebeeld halteinrichting Onderuit na de ombouw van de Amstelveenlijn

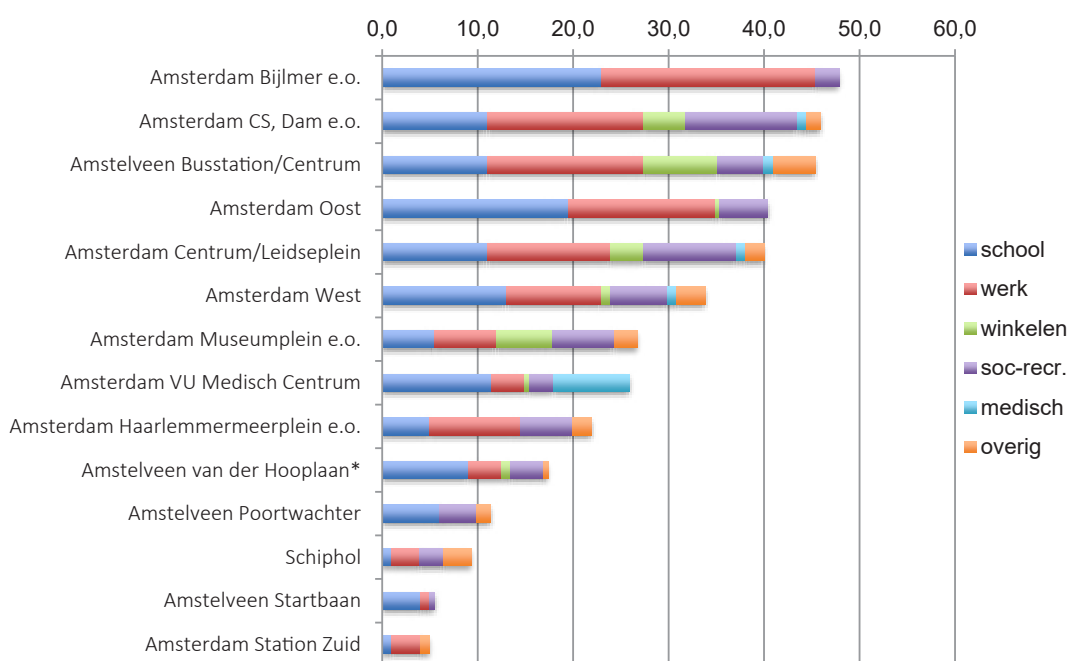
4. Het openbaar vervoer in de voorkeursvariant

In de planstudie is uitgebreid onderzoek gedaan naar de reizigersstromen nu en straks. Voor de huidige reizigersstromen is gebruik gemaakt van (anonieme) OV-chipkaartgegevens en een enquête in de bussen onder reizigers uit Uithoorn.

De populairste bestemmingen zijn:

- Amsterdam Bijlmer e.o.
- Amsterdam CS / omgeving Dam
- Amstelveen Centrum
- Amsterdam Oost / UvA en HvA
- Amsterdam Centrum/ omgeving Leidseplein

In onderstaande grafiek zijn de vervoerrelaties vanuit Uithoorn weergegeven. In de staven is het motief verwerkt.



* Amstelveen van der Hooplaan haltes exclusief halte Startbaan.

Verreweg de meeste reizigers nemen nu de bus om naar school/studie of naar werk te reizen. Dit zijn de reizigers die het vaakst reizen en afhankelijk zijn van het openbaar vervoer.

Met de Uithoornlijn ontstaat er een nieuwe HOV-as. Waar nu de reizigers met de bus richting Amstelveen en Amsterdam reizen, zal straks met de tram gereisd worden op de noord-zuid corridor.

In de afbeeldingen op de pagina hierna zijn de huidige reizigersstromen ingetekend en de situatie na de komst van de Uithoornlijn.

REIZIGERSSTROMEN UITHOORN 2015



Bron: Ov chipkaart gegevens | Reizigers in richting Amsterdam gedurende 24 uur | © april 2016 - Stadsregio Amsterdam



REIZIGERSSTROMEN UITHOORN NA KOMST UITHOORNLIJN



Bron: verkeersmodel | Voorspelling reizigers in richting Amsterdam gedurende 24 uur | © april 2016 - Stadsregio Amsterdam



Met de Uithoornlijn ziet het totale openbaar vervoer in Uithoorn er als volgt uit:

- Uithoornlijn van halte Dorpscentrum via de haltes Busstation en Aan de Zoom naar station Amsterdam-Zuid
- Buslijn Wilnis (De Ronde Venen) – Busstation Uithoorn – huidige lijn 142
- Buslijn Kudelstaart – Aalsmeer – Amstelveen – Amsterdam west /zuid – huidige lijn 172
- Buslijn Amstelveen Sacharovlaan – Station Amsterdam Zuid – nieuwe lijn (wellicht nummer 173), vooral ten behoeve van de vervoersvraag in Amstelveen. De exacte invulling nader te bepalen
- Buslijn Uithoorn – Aalsmeer – Hoofddorp- Haarlem – huidige lijn 340
- Buslijn Alphen a/d Rijn – De Kwakel – busstation Uithoorn – huidige lijn 147
- Buslijn vanaf busstation Uithoorn via Mijdrecht en Vinkeveen richting Breukelen NS – de huidige lijn 130
- Een lokale bus in Uithoorn die in ieder geval de wijken Meerwijk en Zijdelwaard bedient om zo te voldoen aan de uitgangspunten van het programma van eisen van de concessie.
- Een busverbinding tussen Zijdelwaard en Amstelveen centrum.

De aanleg van de tramlijn in combinatie met de bovenstaande buslijnen maakt het niet langer noodzakelijk dat de huidige directe bussen naar Amsterdam en Amsterdam-Zuidoost (de huidige buslijnen 142, 146, 170, 174) blijven rijden. De meeste bestemmingen die nu door deze bussen worden bediend, zijn goed en snel bereikbaar met de tram, sommigen wel met een extra overstap. Dit past binnen de nieuwe benadering van hoogwaardige lijnen met knooppunten.

5. Inpassing van de voorkeursvariant

Inpassing

Het tracé van de Uithoornlijn loopt door bebouwd gebied. Dat betekent dat er omwonenden zijn die ook nadelige effecten van de Uithoornlijn kunnen ondervinden. In de planstudie is daarom veel aandacht besteed aan het betrekken van direct aanwonenden van het mogelijke tracé door zorgvuldig omgevingsmanagement met een uitgebreid participatietraject, om uiteindelijk te komen tot een zorgvuldig afgewogen ontwerp. Op die manier kan het tracé zodanig ingepast worden in de omgeving, dat rekening wordt gehouden met de belangen van de direct aanwonenden. Uiteraard is veiligheid, zoals hierboven al beschreven, altijd topprioriteit in het ontwerp. Naast de effecten op de direct aanwonenden, is bij de inpassing ook steeds gekeken naar een kwalitatief goede ruimtelijke inpassing in de omgeving. Bijvoorbeeld voor het parkeren voor auto's en fietsen nabij de haltes. Het inpassingsontwerp laat zien dat het tracé ruimtelijk inpasbaar is, maar dat maatregelen om de effecten voor omwonenden te beperken, naast de wettelijk benodigde maatregelen voor geluid, wenselijk zijn. Het is mogelijk deze (bovenwettelijke) maatregelen te nemen. Verderop leest u welke maatregelen worden voorgesteld.

Participatie en consultatie

Tijdens de planstudiefase zijn drie participatierondes georganiseerd voor de (direct) omwonenden en overige inwoners van Uithoorn. In de laatste ronde van zeven bijeenkomsten zijn ook de maatregelen om eventuele overlast van de tram voor de direct omwonenden te beperken, besproken. Van 2 tot en met 29 juni lag de voorkeursvariant voor ter consultatie. Uit de consultatieronde komt hetzelfde beeld van de zorgen van de omwonenden naar voren:

- Geluidsoverlast
- Verlies van uitzicht
- Minder privacy doordat de tram dichtbij huis komt
- Verkeersveiligheid en sociale veiligheid (meer criminaliteit door de directe verbinding met Amsterdam)
- Waardevermindering huis

Verder hebben mensen in de consultatieronde hun zorgen geuit over de bereikbaarheid met het openbaar vervoer van bestemmingen vanuit Meerwijk en Zijdelwaard, de wijken die verder van de tram afliggen. Hierop is eerder in het stuk uitgebreid ingegaan.

En circa 30% van de reacties in de consultatieronde uit steunbetuigingen voor de Uithoornlijn.

Geluidsoverlast, verlies van uitzicht en minder privacy

Geluidsoverlast zal zoveel mogelijk beperkt worden door de infrastructuur die wordt aangelegd (materialen), het ontwerp (geen scherpe bochten, geluiddempende ondergrond tussen de rails) en het materieel dat er overheen rijdt (nieuwe generatie trams die weinig geluid maken). Ook worden verschillende maatregelen getroffen. Bij het treffen van maatregelen wordt ook rekening gehouden met de wens van een deel van de aanwonenden hun uitzicht te behouden. De bovenleidingen van de tram worden door sommigen ook als verlies van uitzicht gezien. Hiervoor worden geen maatregelen getroffen.

Er is voor de Uithoornlijn een gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan. Daar waar de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden zijn maatregelen opgenomen in het ontwerp, zodat ook daar onder deze grens wordt gebleven. Binnen het project wordt echter ook in maatregelen die de overlast voor de omwonenden beperkt en die niet wettelijk verplicht zijn. Daarnaast is in kaart gebracht welke extra maatregelen, zoals (geluidwerende) zichtschermen, mogelijk zijn voor het tracé van de oude spoordijk (tussen Randweg en huidige busbaan). Hierbij spelen bijvoorbeeld ook veiligheid, inpassing, zicht en privacy. Op basis van de gesprekken met omwonenden en de consultatieronde ligt nu het volgende voorstel voor:

Tracédeel	Wettelijk verplichte maatregel	Voorgestelde bovenwettelijke maatregel
Randweg tot Aan de Zoom	Geen	Conform de wens van het grootste deel van de bewoners zal hier een 1 meter hoog groen ingepast scherm worden geplaatst, aan de oostkant van de trambaan.
Van Aan de Zoom tot aan het Burg Kootpark (de bocht)	Geen	Conform de wens van het grootste deel van de bewoners zal hier aan beide zijden van de trambaan een 3 meter hoog scherm worden geplaatst.
Burg Kootpark tot aan de Zijdelweg	Aan de zuidzijde een geluidsscherm van 2 meter, aan noordzijde blijft geluidsscherm staan	Bestaande schermen worden t.p.v. de huidige bushalte aan elkaar gemaakt.
Rond het busstation	Geen	geen
Van J. van Oldenbarneveldtlaan tot en met Adm. De Ruyterlaan, huisnummer 2	Bij het appartementencomplex t.p.v. Adm. De Ruyterlaan, huisnummers 2 en 4 wordt een +/- 3 meter hoge geluidsreducerende voorziening (combinatie van aardewal en scherm) dicht langs de trambusbaan aangebracht.	T. h.v. de J. Van Oldenbarneveldtlaan wordt aan beide zijden van de gecombineerde trambusbaan de bestaande houten schermen opgeknapt zodat ze minder geluid doorlaten. Aan de Adm. De Ruyterlaan worden de houten zichtschermen op de aardewal vervangen door geluidsreducerende schermen met dezelfde hoogte.
Vinckebuurt, Stationsstraat en eindhalte Dorpscentrum	geen (voor de Vinckebuurt is reeds een hogere grenswaarde verleend, bij de overige aanliggende straten ligt de gemiddeld berekende geluidsbelasting onder de grenswaarde)	geen

De bovenstaande wettelijke en bovenwettelijke geluidsreducerende maatregelen zijn verwerkt in de kostenraming en het geluidsonderzoek. In de planuitwerkingsfase is dit zodoende het uitgangspunt voor het ontwerp en zal er tevens een beperkte check worden gedaan of het inderdaad conform de wens van aanwonenden is.

Waardevermindering huis

Het is moeilijk in te schatten of waardevermindering zal optreden. Indien wordt besloten tot aanleg van de Uithoorlijn zal worden gestart met het opstellen en vaststellen van een bestemmingsplan. Bewoners kunnen bij een bestemmingsplanwijziging een verzoek om tegemoetkoming planschade indienen bij burgemeester en wethouders van de Gemeente Uithoorn. Eventuele kosten die hieruit voortvloeien, komen voor rekening van het project.

De zorgen omtrent de sociale en verkeersveiligheid wordt elders in dit document geadresseerd.

6. Overige informatie

Kosten en Baten

De Uithoornlijn kost 60 miljoen euro (exclusief BTW en exclusief trams, prijspeil 2016). In dit stadium kunnen de uiteindelijke kosten nog 25 procent lager tot 25 procent hoger uitvallen. Deze kosten voor de aanleg van de Uithoornlijn worden gedragen door de Stadsregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland en Gemeente Uithoorn. De (jaarlijkse) exploitatiekosten worden gedragen door de Stadsregio Amsterdam.

De uitkomst van de maatschappelijke kosten-batenanalyse voor de Uithoornlijn bedraagt 2. Dat wil zeggen dat de Uithoornlijn de samenleving als je alles bij elkaar optelt 2 keer zoveel oplevert als de aanleg kost. Die winst zit vooral in een efficiënter OV-systeem. De exploitatie van een tram is goedkoper dan een fijnmazig net van bussen. Trams kunnen meer reizigers vervoeren.

Door de investeringen die gedaan zijn voor de ombouw van de Amstelveenlijn en de materieelbestelling is het mogelijk om de investeringskosten voor de Uithoornlijn te beperken.

Planning

De planning van het project gaat uit van de volgende mijlpalen:

- Besluitvorming Voorkeursbesluit gemeenteraden en regioraad: medio oktober – 13 december 2016
- Planuitwerkingsfase: heel 2017, afsluitend met een Uitvoeringsbesluit in de Regioraad van december 2017
- Aanbesteding: 2018
- Realisatie 2019 – 2022

