

In deze nieuwsbrief nummer 2 informeren wij u graag over de stand van zaken van de onderzoeken, ook wel planstudie genoemd, naar de Uithoornlijn. Een korte beschrijving van een aantal afgeronde onderzoeken staat in deze nieuwsbrief. In deze nieuwsbrief kunt u ook lezen op welke momenten u invloed kunt uitoefenen of kunt inspreken. Tijdens de inloopbijeenkomst op 19 november 2015 kunt u zich uitgebreid laten informeren over alle onderzoeken, de stand van zaken en het vervolg. Vanaf 20 november a.s. staat alle informatie die tijdens deze bijeenkomst getoond is op www.stadsregioamsterdam.nl/uithoornlijn.



Inloopbijeenkomst 19 november

17.00 tot 21.00 uur

Thamerkerk

Amsteldijk-Noord 1

Uithoorn

Waar staan we nu?

In 2015 is gestart met het onderzoek naar de mogelijke doortrekking van de vernieuwde Amstelveenlijn naar Uithoorn. Onderzoek dat moet leiden tot een besluit of de Uithoornlijn haalbaar, maakbaar, betaalbaar en wenselijk is. Dat besluit wordt in de zomer 2016 genomen door de gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen, de regioraad van de Stadsregio Amsterdam en Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland. Het onderzoek is gericht op twee onderdelen: de kwaliteit van openbaar vervoerverbindingen én de inpassing van de trambaan in de omgeving.

Tijdens de eerste gespreksronde en inloopbijeenkomst met omwonenden in het voorjaar van 2015 bleek dat er veel vragen waren over de redenen van een eventuele doortrekking van de tram, de gevolgen voor het busvervoer, de keuze voor het tracé en de haltes. En uiteraard waren er bij direct aanwonenden zorgen over onder andere geluid, veiligheid en verlies van privacy.

De afgelopen maanden is hard gewerkt aan de nadere

onderzoeken Nut en noodzaak, Bus of tram, Tracékeuze, Haltes en voorzieningen en Eindpunt. Daarnaast is een tweede gespreksronde gehouden met een aantal groepen bewoners direct aan het tracé. Met hen is gesproken over mogelijke ontwerpmaatregelen voor de inpassing van de trambaan. Uiteraard met de kanttekening dat een besluit over de aanleg nog niet is genomen. Omwonenden die niet bij deze gespreksronde zijn betrokken én alle overige geïnteresseerden zijn van harte welkom bij de informatiebijeenkomst op 19 november in de Thamerkerk in Uithoorn.



inloopbijeenkomst 16 juni

Keuzes Stuurgroep Uithoornlijn

Op 4 november jl. kwam de stuurgroep Uithoornlijn bijeen. Daarin zijn beide gemeenten, de provincie en de stads-regio bestuurlijk vertegenwoordigd. De hierboven genoemde onderzoeken zijn daar besproken. Concreet is daar uitgekomen dat de stuurgroep er voor kiest het onderzoek naar de Uithoornlijn voort te zetten voor het tracé over de Spoordijk met een halte bij Aan de Zoom en een halte bij het busstation Uithoorn. Nader onderzoek is nog nodig voor de keuze van het eindpunt: busstation Uithoorn of Dorpscentrum bij het oude spoorhuis.

Ook wordt nog onderzocht welke buslijnen nog wenselijk zijn bij de komst van een tramlijn. Met de keuzes van de stuurgroep wordt nu verder gewerkt aan het ontwerp van de trambaan, haltes en voorzieningen in de omgeving.

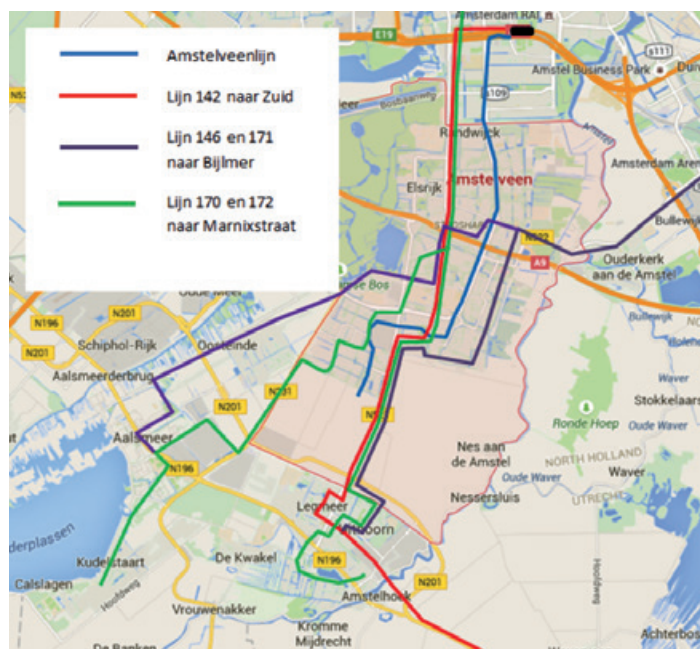
Over het totale pakket, de resultaten van de onderzoeken en het ontwerp voor de inpassing, kunt u in het voorjaar van 2016 uw mening geven (zie verderop in deze nieuws-brief). Daarna volgt besluitvorming in onder meer de gemeenteraden van Uithoorn en Amstelveen.

Nut en noodzaak ingrepen zuidelijke corridor

De zuidelijke corridor is de route van Amsterdam via Amstelveen naar Uithoorn/Aalsmeer. Voor de reizigers in de regio zijn de veranderingen in het openbaar vervoer de komende jaren groot door de komst van de Noord/Zuidlijn in Amsterdam en de wijzigingen in verbindingen die daaraan gekoppeld zijn. In veel gevallen zijn die veranderingen verbeteringen in betrouwbaarheid, comfort en reistijd.

Daartegenover staat dat de rijtijden van de bus in de zuidelijke corridor langer worden en de betrouwbaarheid van de dienstregeling afneemt als gevolg van het drukker worden van de wegen op de zuidelijke corridor. Bovendien wordt het openbaar vervoer daardoor minder aantrekkelijk, met lagere inkomsten voor de vervoerder tot gevolg.

Daardoor nemen de exploitatiekosten van het openbaar vervoer toe. Dat betekent “minder OV voor meer geld”. Dit sluit niet aan bij de bezuinigingsopgave die het Rijk heeft gesteld en bij het uitgangspunt voor het toekomstig openbaar vervoer in de regio, namelijk “méér OV voor minder geld”.



“Niets doen” is dan ook geen optie. Om die reden is onderzocht welke investeringen en ingrepen noodzakelijk en mogelijk zijn om zoveel mogelijk ‘snelle en betrouwbare’ infrastructuur voor openbaar vervoer te realiseren. Het gaat hierbij om zowel bus- als tramvervoer. Dit onderzoek staat beschreven in de notitie Nut en noodzaak: ingrepen zuidelijke corridor.

Bus of tram

In de notitie Bus of tram is geconstateerd dat er twee mogelijkheden zijn om in te grijpen in het openbaar vervoer op de zuidelijke corridor. Enerzijds door verbetering van de doorstroming op het buslijnnennet, anderzijds het doortrekken van de vernieuwde Amstelveenlijn naar Uithoorn. De volgende varianten zijn onderzocht:

- De zogeheten nulplusvariant: het huidige buslijnnennet na de komst van de Noord/Zuidlijn met aanpassingen aan wegen e.d. voor gelijk-blijvende kwaliteit zonder oplopende vertraging;

- De R-netvariant: de busvariant met R-netkwaliteit (snel comfortabel en betrouwbaar) met investeringen in vrije busbanen onder meer tussen Uithoorn en Amstelveen;
- Tramvariant A: tramlijn tot Uithoorn busstation;
- Tramvariant B: tramlijn tot Uithoorn dorpscentrum;
- Tramvariant C: als B, maar met een parallelle buslijn van De Ronde Venen naar Amsterdam Centrum-west.

Er is onderzocht welke effecten en (financiële) consequenties deze varianten hebben. Geconcludeerd is dat beide busvarianten een matige tot goede vervoer kwaliteit opleveren maar niet bijdragen aan de bezuinigingsopgave op de exploitatie van het openbaar vervoer.

Tracé

Tijdens verschillende bijeenkomsten is door bewoners gevraagd waarom alleen het Spoordijktracé wordt onderzocht. Er zijn verschillende suggesties gedaan voor andere routes. In de notitie Tracékeuze zijn verschillende mogelijkheden naast elkaar gezet. Het gaat hierbij om alternatieve routes langs de Zijdelweg en langs Europarei. Voor het tracé Zijdelweg geldt dat de aanlegkosten hoger zijn, onder meer door noodzakelijke aankoop van grond en aanpassingen aan wegen en kruispunten. Ook de jaarlijkse exploitatiekosten zijn hoger omdat de tram minder goed kan doorrijden. Dat komt door een aantal drukke kruispunten en krappe bochten. Bovendien moeten enkele zeer drukke verkeersstromen gekruist moeten worden waar het openbaar vervoer geen prioriteit kan krijgen. Dat alles maakt dat de reistijd voor reizigers langer wordt.

Bij het tracé langs Europarei ligt het aantal reizigers lager dan bij het Spoordijktracé doordat de tram aan de rand van de bebouwde komt ligt. De jaarlijkse exploitatiekosten zijn mede daardoor hoger.

Doortrekking van de tram naar Uithoorn levert een goede vervoerskwaliteit op én de grootste bijdrage aan de bezuinigingsdoelstellingen. De tramvarianten worden nader onderzocht om een afgewogen keuze te kunnen maken.

Ook de reistijd op dit tracé is langer. Bovendien komt de tram dan niet bij het busstation Uithoorn. De betrouwbaarheid van het Europarei-tracé hangt erg af van de oplossing om de Zijdelweg over te steken.

Alles overziend heeft de stuurgroep er voor gekozen het tracé over de Spoordijk verder uit te werken en de overige twee tracés niet.



rood Spoordijktracé, blauw is Zijdelwegtracé, geel is Europareitracé

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;
- Haltes moeten zo worden gekozen dat zoveel mogelijk adressen in Uithoorn vanaf de halte binnen een aanvaardbare afstand 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.

In de notitie Haltes en voorzieningen zijn verschillende mogelijkheden onderzocht. Op basis van bovenstaande uitgangspunten is er voor gekozen een halte te maken bij Aan de Zoom en bij busstation Uithoorn. Mogelijke doortrekking naar een halte in het dorpscentrum wordt nader onderzocht.



loopafstanden tot de haltes; paars: 200m, rood: 400 m, groen: 800m

Tweede gespreksronde

In oktober en november zijn er gesprekken gevoerd met kleine groepen bewoners die direct aan het Spoordijktracé wonen en waar op dit moment geen schermen zijn geplaatst. Het gaat hierbij om Langs de Baan, In het Midden, een aantal woningen aan Zonnedaauw en Aan de Zoom, Wederik, Buitendijks en de Burgemeester Kootlaan /Sweelinckstraat/Iets Stantsweg. Met deze bewoners is gekeken naar mogelijke ontwerp oplossingen voor de inpassing van een trambaan.

Daarbij zijn ook de eerste voorlopige resultaten van geluids- en trillingsonderzoeken besproken.

Daarnaast is er een gesprek geweest met een aantal bewoners van de Admiraal de Ruyterlaan die zich met name zorgen maken over trillingen en de stabiliteit van het talud dat grenst aan de huidige busbaan.

Terugblik en vervolg

In het voorjaar van 2015 is de eerste participatieronde gehouden. Ruim 900 huishoudens waren uitgenodigd om bij verschillende bijeenkomsten aanwezig te zijn. Tijdens deze ronde is met name toegelicht waarom er onderzoek naar mogelijke aanleg van de Uithoornlijn wordt gedaan en op welke manier zowel de kwaliteit van het openbaar vervoer als de inpassing worden onderzocht. De klankbordgroep Veiligheid Kruisingen, waarvoor onder andere scholen en ondernemers zijn uitgenodigd, is eenmaal bijeen geweest.

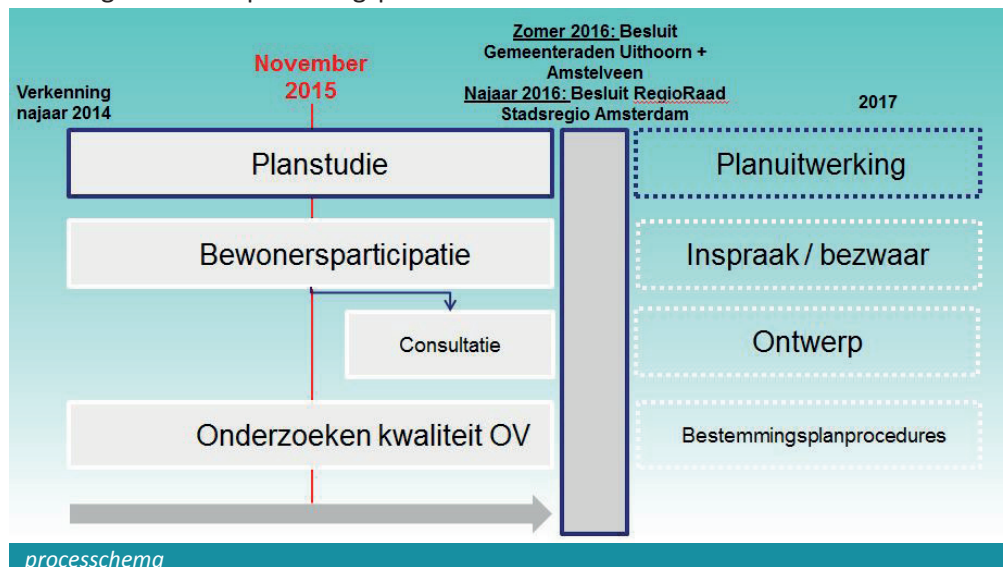
Dit najaar houden we de tweede participatieronde. Er zijn wederom gesprekken met kleine groepen direct aanwonenden met gelijke belangen. De inloopbijeenkomst van 19 november

geeft ook andere geïnteresseerden de gelegenheid kennis te nemen van de stand van zaken en daarop te reageren. Ook komt de klankbordgroep Veiligheid Kruisingen binnenkort weer bijeen.

In het voorjaar van 2016 is er een consultatieronde over alle onderzoeken en het ontwerp. Eenieder kan dan reageren op de voorliggende stukken. Wij zullen u daar tegen die tijd nader over informeren. De reacties worden gebundeld en aangeboden aan de vier partijen die een besluit moeten nemen, waaronder de gemeenteraad van Uithoorn.

Wanneer de verschillende partijen inderdaad besluiten verder te gaan met de planvorming, wordt het ontwerp

verder uitgewerkt. Ook begint dan de bestemmingsplanprocedure die de aanleg juridisch mogelijk moet maken. Voor een bestemmingsplan geldt een uitgebreide inspraakprocedure, de gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vast.



COLOFON

Deze nieuwsbrief is een uitgave van de projectorganisatie Uithoornlijn.

www.stadsregioamsterdam.nl/uithoornlijn

Uithoornlijn@stadsregioamsterdam.nl

06 23997145

Ontwerp, DTP en druk:

TPP Creations & Productions - Uithoorn