

Nota van Beantwoording

Ontvangen inspraakreacties en beantwoording op het

*Voorontwerp bestemmingsplan
De Scheg Oost*

Amstelveen, september 2021



Wijze van beantwoording

Deze nota van beantwoording heeft betrekking op de inspraakreacties op voorontwerp bestemmingsplan De Scheg Oost.

Op 3 juli 2021 is het voorontwerp voor een periode van 6 weken ter visie gelegd.

De ingediende inspraakreacties worden hierna samengevat weergegeven. Dit betekent niet, dat die onderdelen van de inspraakreacties die niet expliciet genoemd worden niet bij deze beoordeling zijn betrokken. De inspraakreacties zijn in hun geheel beoordeeld.

De ontvangen inspraakreacties worden per inspreker puntsgewijs behandeld. De inspreker van de inspraakreactie wordt geanonimiseerd en genummerd. Links staat naast de nummering een beknopte opsomming van de punten uit de brief en in de kolom daarnaast vindt per punt de beantwoording plaats. In de rechterkolom wordt aangegeven of de inspraakreactie gegrond is en leidt tot aanpassing van het voorontwerp bestemmingsplan met indien van toepassing een korte toelichting daarop.

Alle insprekers van inspraakreacties ontvangen het totaaloverzicht inclusief eventuele bijlage.



Samenvatting ingediende inspraakreactie	Beantwoording inspraakreactie per punt	Als er een plan-aanpassing volgt, staat hier beschreven op welke wijze.
1.		
1. Op de analoge versie van het bestemmingsplan staat de geluidscontour vliegtuiglawaai wél op de plankaart maar niet op de legenda behorende bij de plankaart.	De contour die eerder was opgenomen was alleen ter illustratie en betreft geen formele aanduiding. In het ontwerp bestemmingsplan is de contour van de analoge verbeelding verwijderd om verwarring te voorkomen.	De analoge verbeelding zal worden aangepast.
2. Inspreker vindt het meest oostelijk gelegen deelgebied is verbeterd ten opzichte van een eerdere versie van het stedenbouwkundig plan. Inspreker is voorstander om de 16 identieke vrijstaande woningen (langs de zuidelijke grens van het westelijke deelgebied) te verlevendigen door telkens twee blokjes tegelijk te laten verspringen, waardoor ook de voortuintjes in grootte variëren. Inspreker kan op basis van de plankaart niet beoordelen of dat mogelijk is en pleit voor voldoende vrijstellingsmogelijkheden in het bestemmingsplan om dit mogelijk te maken.	De woningen moeten nog worden uitontworpen in een definitief ontwerp waarbij het laten verspringen van de woningen nog tot de mogelijkheden behoort. Het voorontwerp bestemmingsplan biedt hier inderdaad beperkte ruimte of vrijstelling voor.	
3. In vergelijking met de werkelijkheid vertonen de in het stedenbouwkundig plan afgebeelde profielen grote verschillen. Inspreker heeft de gemeente hier in het voortraject over geïnformeerd, inclusief foto's. Het wijzigen van de maatvoering van de dwarsprofielen heeft niet plaatsgevonden, wellicht omdat de J.C. van Hattumweg buiten de bestemmingsplangrens is gehouden.	De profielen van de J.C. van Hattumwegweg maken inderdaad (grotendeels) geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan en zijn alleen opgenomen ter illustratie in de bijlagen bij de plantoelichting. Het aangepaste stedenbouwkundige plan zal in het beeldkwaliteitplan bij het ontwerp bestemmingsplan als bijlage worden toegevoegd aan de plantoelichting.	Ja, de bijlagen bij de plantoelichting zullen worden aangepast.



Samenvatting ingediende inspraakreactie	Beantwoording inspraakreactie per punt	Als er een plan-aanpassing volgt, staat hier beschreven op welke wijze.
2.		
1. Inspreker maakt bezwaren kenbaar tegen het aanleggen van een ontsluitingsweg van de Scheg-Oost naar de Sacharovlaan langs de bestaande tramlijn. De bezwaren richten zich op geluidsoverlast, verkeersdrukke, veiligheid, gezondheidsproblemen en vermindering van het woongenot. Inspreker benadrukt dat het alternatief, de aansluiting op de Bovenkerkerweg, een beter alternatief is.	In bijlage 11 'Verkeerskundige analyse ontwikkeling Scheg-Oost' van het voorontwerpbestemmingsplan is de verkeersontsluiting onderzocht en onderbouwd. Hierin is toegelicht dat de J.C. van Hattumweg ter hoogte van de kruising met de sneltram wordt afgesloten voor het gemotoriseerd verkeer, waardoor De Scheg-Oost alleen via de Bovenkerkerweg te bereiken is. De ontsluiting via de J.C. van Hattumweg naar de Bovenkerkerweg is dus geen alternatief maar de definitief gekozen ontsluiting. Het plan Scheg-Oost heeft derhalve geen invloed op de Sacharovlaan.	



Samenvatting ingediende inspraakreactie	Beantwoording inspraakreactie per punt	Als er een plan-aanpassing volgt, staat hier beschreven op welke wijze.
3.		
1. De geplande ontsluiting zorgt er voor dat de voorzieningen (scholen en winkels) in Westwijk niet eenvoudig per auto zijn te bereiken voor de bewoners van Scheg-Oost. Dit kan ertoe leiden dat bewoners van Scheg-Oost kiezen om niet in Amstelveen naar de winkels te gaan, maar in Uithoorn.	Door het plaatsen van een afsluiting van het gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de tramlijn moet het autoverkeer inderdaad via de Bovenkerkerweg ontsloten worden. De reistijd is voor het autoverkeer misschien niet optimaal naar de winkels in Amstelveen maar in het kader van verkeersveiligheid en leefbaarheid in Westwijk wel de beste. De gekozen ontsluiting zorgt voor een minimalisatie van autoverkeer in de bestaande wijken. Door de stedenbouwkundige opzet van Scheg-Oost en de ontsluitingsmogelijkheden voor langzaamverkeer wordt het gebruik van langzaamverkeer naar de bestaande wijken en voorzieningen wel bevorderd.	
2. In het onderzoek van Antea wordt geconcludeerd dat een enkele voorrangskruising ter hoogte van de JC van Hattumweg/Bovenkerkerweg afdoende is om het verkeer af te wikkelen. Dit staat haaks op de ervaring van bewoners van de Bovenkerkerweg, die een grote verkeersdruk ervaren op deze weg. Inspreker vraagt zich af of het onderzoek wel representatief is aangezien deze in corona tijd is uitgevoerd waarin er minder verkeer op de weg is.	In het verkeersonderzoek is onderzocht wat de verkeerssituatie in 2030 zal zijn met en zonder de ontwikkeling Scheg-Oost. Het onderzoek is dus niet gebaseerd op de verkeersbewegingen in coronatijd. Uit het onderzoek blijkt dat voor het voorrangskruispunt Bovenkerkerweg – J.C. van Hattumweg geldt dat zowel in de autonome als in de plansituatie de verkeersafwikkeling voldoende zal zijn om het extra verkeer van het plan te kunnen verwerken. De aansluiting J.C. van Hattumweg-Bovenkerkerweg wordt om de afwikkeling van het verkeer te verbeteren volledig vernieuwd en verlegd naar het noorden. Er komt een middeneiland, zodat linksafslaand verkeer een plek heeft om op te stellen. Daarnaast wordt de maximum snelheid ter hoogte van de aansluiting verlaagd naar 50 km/u.	
3. Het plan lijkt te miskennen dat hulpdiensten ten allen tijden de wijk via twee toegangswegen moet kunnen bereiken. Nu is er slechts één toegang via de JC van Hattumweg.	Hulpdiensten kunnen de afsluiting van het gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de tramlijn passeren. Voor de hulpdiensten is de locatie Scheg-Oost dus bereikbaar via beide zijdes van de J.C. van	



	Hattumweg. Hiertoe worden voorzieningen getroffen die alleen bedienbaar zijn voor hulpdiensten.	
4. Het is onduidelijk waar de aansluiting met de Bovenkerkerweg exact wordt gerealiseerd. Uit de schetstekening kan inspreker opmaken dat er wellicht een dijk moet worden doorgegraven en bomen geroid moeten worden. Dit is een aantasting van het landschap. Inspreker wenst meer informatie over de aansluiting te ontvangen.	De locatie van de nieuwe aansluiting van de J.C. van Hattumweg op de N521 bevindt zich op dezelfde hoogte als de huidige aansluiting van de J.C. van Hattumweg op de ventweg van de Bovenkerkerweg. Daarbij kunt u aanhouden dat de J.C. van Hattumweg zal worden doorgetrokken tot de N521 en door middel van een middeneiland wordt aangesloten op de hoofdrijbaan. Het is juist dat hierdoor enkele stukken groen verwijderd zullen worden. Echter door het creëren van deze aansluiting wordt de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers eveneens bevordert. Het gemotoriseerd verkeer vanuit de J.C. van Hattumweg zal veiliger de N521 kunnen op- en afrijden. De dijk hoeft hiervoor in principe niet doorgegraven te worden. Het zuidelijk deel van de ventweg van de Bovenkerkerweg, gezien van de huidige en dus bestaande aansluiting (kruising) van de J.C. van Hattumweg zal geen functie meer hebben. Dit deel bestaande asfaltverharding van circa 300meter zal verwijderd worden. Groen zal hiervoor in de plaats aangelegd worden.	
5. Inspreker wil de gemeente meegeven om te overwegen om de Jasmijnlaan door te trekken als ontsluiting van Scheg-Oost. Inspreker vindt dit de meest logische wijze van ontsluiten.	Het ontsluiten van Scheg-Oost via de Jasmijnlaan is in een eerder stadium van het plan beschouwd. Hieruit is gebleken dat deze ontsluiting in het kader van de verkeersveiligheid, ongewenst sluipverkeer en leefbaarheid niet de beste oplossing is. Daarnaast stuitte deze ontsluiting op veel weerstand van de buurt. De ontsluiting via de J.C. van Hattumweg is derhalve het meest haalbaar gebleken.	



Samenvatting ingediende inspraakreactie	Beantwoording inspraakreactie per punt	Als er een plan-aanpassing volgt, staat hier beschreven op welke wijze.
4.		
1. Inspreker geeft aan het afgelopen jaar veelvuldig contact te hebben gezocht met de gemeente Amstelveen over het plan Scheg-Oost, maar dat dit contact moeizaam verliep en dat inspreker zowel schriftelijk als mondeling foutief is voorgelicht door de gemeente. Begin 2018 heeft inspreker een perceel gekocht, uitkijkend over de Van Hattumweg. Hierbij heeft inspreker zich verdiept in de plannen voor de omgeving. Uit informatie van de gemeente bleek er een plan te liggen met een zeer klein wijkje met een speeleiland en lintbebouwing aan de overzijde van de JC van Hattumweg. Deze plannen zijn destijds bevestigd door de gemeente bij de kopersbijeenkoms voor de nieuwe bewoners van de Lavendellaan. Begin 2020 is de woning van inspreker opgeleverd en vlak daarna werd bekend dat de geluidscontouren van Schiphol zijn verlegd en er mag worden gebouwd worden in De Scheg-Oost. Uiteraard waren wij als nieuwe bewoners buitengewoon verrast. Die verrassing maakte later plaats voor boosheid: na speurwerk bleek dat de gemeente op het moment van verkoop van de percelen aan de Lavendellaan al wist van de nieuwe geluidscontouren. Inspreker geeft aan hierover dus foutief geïnformeerd te zijn. Wat onder meer gevolgen heeft voor de erfafscheiding en privacy.	Inspreker is ons bekend en wij hebben de afgelopen jaren inderdaad meerdere contactmomenten gehad. Hierin hebben wij getracht inspreker steeds zo goed mogelijk te informeren. In dit geval hebben snel veranderende omstandigheden de afgelopen jaren steeds tot wijzigingen van de uitgangspunten voor het plan Scheg-Oost geleid, zoals het verplaatsen van de geluidscontour van Schiphol door het Rijk. Waardoor het plan er in 2018 anders uitzag dan in 2021. In 2017 heeft het Rijk het Luchthavenindelingbesluit aangepast. Deze aanpassing heeft tot gevolg gehad dat de geluidscontour van Schiphol in zuidelijke richting is verschoven. Hierdoor was het mogelijk een groter plangebied voor woningbouw tot ontwikkeling te brengen. Dit besluit is openbaar en gepubliceerd. Een ieder had kennis kunnen nemen van dit besluit en de gevolgen voor het plangebied van De Scheg. In 2020 heeft de gemeenteraad het Ruimtelijk Raamwerk De Scheg vastgesteld. hiermee heeft de gemeenteraad de gevolgen van deze verschuiving van de geluidscontour voor het plan De Scheg vertaald. De huidige verkeerssituatie van de JC van Hattumweg is dat deze weg momenteel nog gebruikt wordt als sluiproute voor doorgaand autoverkeer vanaf de Legmeerdijk via de Weldam naar de Bovenkerkerweg. In de toekomst wordt de JC van Hattumweg ter hoogte van de kruising met de spoordijk Amstelveenlijn voor autoverkeer afgesloten. Het gedeelte van de JC van Hattumweg ten oosten van deze afsluiting wordt dan ook alleen gebruikt voor het ontsluiten van Scheg Oost. Daarnaast wordt de JC van Hattumweg na realisatie van Scheg Oost ingericht als verblijfsgebied waar de auto te	



	gast is. De JC van Hattumweg wordt ingericht als hoofdfietsroute tussen Legmeerdijk en het nieuwe aansluitpunt op de Bovenkerkerweg.	
2. Er komen nu meer huizen en hogere flats. Het plan voor Scheg-Oost is deels gebaseerd op verkeerde uitgangspunten. Bij het ontwerp werden slechts dwarsdoorsnedes ter hoogte van de Marjoleinlaan en Korianderlaan gebruikt. Op verzoek van de inspreker is ook een (naamloos) profiel toegevoegd ter hoogte van de woning van inspreker. Inspreker vindt het verwerpelijk dat daar totaal verkeerde maten worden gehanteerd. Dit is eerder al aangegeven bij de gemeentelijke projectleider en de wethouder en daar is niets mee gedaan. De maatvoering van profiel B klopt niet, het perceel van inspreker ligt veel dichterbij de JC van Hattumweg dan op de plannen is aangegeven.	De profielen ter hoogte van de J.C. van Hattumweg die in bijlage 12 (stedenbouwkundig plan) van het voorontwerp-bestemmingsplan zijn opgenomen zijn niet correct. De gemeente past deze profielen nog aan in stedenbouwkundig plan en voegt deze als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan. Voor de verbeelding en regels hebben deze profielen echter geen effect.	
3. Inspreker stelt een wijziging van het plan voor. Daartoe zijn volgens inspreker meerdere mogelijkheden, maar voorkeur heeft om ter plaatse van de 13 vrijstaande huizen in het 'middeneiland' er 7 te schrappen en in plaats daarvan een extra groenvoorziening te realiseren. Inspreker vindt het een schappelijk voorstel: de gemeente gaat van ca. 50 naar 172 woningen en er wordt gevraagd er 7 vanaf te halen.	In de regels en verbeelding is het maximum aantal woningen vastgelegd. In een overeenkomst met de ontwikkelaar is dit ook als zodanig vastgelegd. Daarnaast is de gemeente van mening dat het 'middeneiland' zorgvuldig is vormgegeven. Het middeneiland voegt naar de groenblauwe wigvormige zone die vanuit Westwijk naar het zuiden toe uitloopt naar het landschap waarbij er een brede watergang tussen de J.C. van Hattumweg en de eerste woningen van het middeneiland komt te liggen. De 13 huizen achten wij dan ook stedenbouwkundig passend op deze locatie.	
4. Het eerste plan was om de Scheg-Oost via de Jasmijnlaan en Korenbloemlaan te ontsluiten. Hiertegen kwam de buurt succesvol in opstand. Het alternatief voor de ontsluiting (al het verkeer afwikkelen over de JC van Hattumweg) vindt inspreker waanzin. De JC van Hattumweg is een smalle weg waar straks in twee richtingen voetgangers, (brom)fietzers en automobilisten van en naar De Scheg Oost zich gaan bewegen. Inspreker stelt dat de JC van Hattumweg dit niet	Op basis van het verkeersonderzoek en stedenbouwkundig plan zijn wij van mening dat de J.C. van Hattumweg prima kan functioneren als ontsluitingsroute. Het hele gebied (J.C. van Hattumweg en Scheg-Oost) wordt ingericht als 30km/u-gebied, met rijbanen van 4,5 meter breed (tweerichtingsverkeer). Hierdoor ontstaat er een verkeersveilige situatie die past bij de schaal en inrichting van het gebied. Wanneer de ontsluiting via de zuidzijde van Scheg-Oost wordt geprojecteerd ontstaat een stedenbouwkundig onwenselijke en onhaalbare situatie. De J.C. van Hattumweg zal qua inrichting tevens als 'auto te gast' worden. Daarbij krijgt de fietser de benodigde ruimte.	



kan verwerken en geeft tevens aan dat ten tijde van de koop van de woning er sprake zou zijn van een hoofdfietsroute voor de Van Hattumweg. Niet de verwerking van honderden verkeersbewegingen per dag. Inspreker stelt een ontsluitingsalternatief voor: de ontsluiting via een weg die de wijk in zuidelijke richting begrenst, net als het verderop gelegen logistiek centrum heeft gedaan. Wel zo eerlijk ook om de drukte die een wijk veroorzaakt af te wentelen op de nieuwe wijk en niet op de bewoners van een reeds bestaande wijk. Als het dan toch de Van Hattumweg moet worden, richt deze dan opnieuw in, als fietsstraat bijvoorbeeld, of leg een trottoir aan.	Momenteel worden er meerdere varianten onderzocht. Daarbij verwachten wij dat de variant met klinkers aan beide zijden (rode straatstenen) en in het midden 3,50m rood asfalt als meest functioneel veilige variant naar voren komen. De fietsers hebben de ruimte om elkaar goed te passeren. Voetgangers kunnen gebruik maken van de klinkerstrook. Automobilisten worden daarmee ondergeschikt aan het langzaam verkeer. Het grootste deel van de Scheg Oost zal worden ontsloten via een nieuwe woonstraat, die zo oostelijk mogelijk aansluit op de J.C. van Hattumweg en zuidelijk van deze weg door de nieuwe woonwijk loopt. De meeste nieuwe bewoners van deze wijk zullen om die reden enkel het meest oostelijke deel van de J.C. van Hattumweg berijden. Daarmee wordt het grootste deel van de J.C. van Hattumweg tussen de tramoverweg en de Bovenkerkerweg juist aanzienlijk rustiger dan in de huidige situatie.	
5. De aansluiting op de Bovenkerkerweg wordt een normale T-kruising zonder verkeerslichten. Inspreker stelt ter discussie of dit goed gaat, tijdens de spits staat er namelijk een file op de Bovenkerkerweg en voetgangers en fietsers moeten de uitloop van een 80 km/u weg oversteken.	In het verkeersonderzoek is onderzocht wat de verkeerssituatie in 2030 zal zijn met en zonder de ontwikkeling Scheg-Oost. Uit het onderzoek blijkt dat voor het voorrangskruispunt Bovenkerkerweg – J.C. van Hattumweg geldt dat zowel in de autonome als in de plansituatie de verkeersafwikkeling voldoende zal zijn om het extra verkeer van het plan te kunnen verwerken. De aansluiting J.C. van Hattumweg-Bovenkerkerweg wordt om de afwikkeling van het verkeer te verbeteren volledig vernieuwd en verlegd naar het noorden. Er komt een middeneiland, zodat linksafslaand verkeer een plek heeft om op te stellen. Daarnaast wordt de maximum snelheid te hoogte van de aansluiting verlaagd naar 50 km/u. De aanpassing van de aansluiting van de J.C. van Hattumweg op de N521 zal altijd in goede samenspraak met de Provincie gebeuren. Voorafgaande de realisatie van het aansluitpunt vindt nog de controle plaats op toekomstige belasting van de N521. Echter de locatie van het aansluitpunt van de J.C. van Hattumweg zal daardoor niet veranderen.	



6. De plannen voor de Scheg Midden zijn nog alles behalve rond. Inspreker vraagt zich af welke garanties de gemeente kan geven over de afsluiting van de J.C. van Hattumweg ter hoogte van het tramspoor?	De afsluiting past binnen de reeds aanwezige behoefte van de Gemeente om de J.C. van Hattumweg in te richten als 'auto te gast'. Het inrichten van de J.C. van Hattumweg als fietsverbinding sluit aan bij het afsluiten van het tramspoor. Los van de ontwikkeling 'De Scheg' was dit al reeds een bestaande behoefte. De ontwikkeling maakt het realiseren van de fietsverbinding eerder mogelijk.	
7. In alle ontwerpvarianten wordt veel groen toegepast. Opmerkelijk daarbij is dat er stelselmatig één plek is waar geen groen gepland is: langs de JC van Hattumweg. Een gemiste kans, want hoe makkelijk was het geweest om de bewoners van de Lavendellaan enigszins te compenseren voor het nieuwe uitzicht met wat extra groen. Het enige groen dat daar aanwezig is, is riet. Dat woekert en wordt één keer per jaar getrokken. De rest van het jaar is er slechts een allegaartje van gras en onkruid. Ondanks herhaalde verzoeken bij de gemeente is de Lavendellaan nog steeds de enige straat in de wijde omtrek zonder één enkele boom. Ook de status van het wél aanwezige groen laat te wensen over.	De Lavendellaan is niet betrokken in dit bestemmingsplan, extra bomen in de Lavendellaan zijn dan ook niet aan de orde. Er is langs de J.C. van Hattumweg wel degelijk een deel van het bestemmingsplangebied tot Groen bestemd en een ander deel met de bestemming Tuin. Bij het gebied ten zuiden van de Lavendellaan heeft het gebied langs de J.C. van Hattumweg de bestemming Water. Er wordt dus wel enige afstand geschapen ten opzichte van de huidige bebouwing.	
8. Nu de verschuiving van de geluidscontouren een argument is om meer huizen te bouwen, dient zich de vraag aan hoe Amstelveen het juiste gebruik van deze contouren controleert. Inspreker vraagt zich af of de gemeente Amstelveen op enigerlei wijze controleert of Schiphol zich aan de gemaakte afspraken houdt? Bovendien is er zeer recent door experts een brief aan de Tweede Kamer gestuurd over de berekeningen en handhavingsmogelijkheden van het Nieuwe Normen en Handhavingssysteem Schiphol (NNHS). Hiervan is de strekking dat zowel de regels als de middelen voor controle	De Rijksoverheid reguleert de relatie tussen vliegen en ruimtelijke ordening rond Schiphol met het Luchthavenverkeerbesluit (LVB; 2002a) en met het Luchthavenindelingbesluit (LIB: VenW, 2002b). Met deze instrumenten worden wonen en vliegen zoveel mogelijk ruimtelijk op elkaar afgestemd. Het LVB regelt waar en hoe gevlogen mag worden en welke niveaus van geluidbelasting maximaal toelaatbaar zijn. Het LIB geeft regels voor bouwwerken en gebruik van gebouwen in beperkingengebieden rond Schiphol. Met hoogtevlakken en contouren rond Schiphol is aangegeven waar voor objecten, gebouwen en gebruiksfuncties beperkingen gelden. Of Schiphol zich aan de regels van het LVB en LIB houdt wordt gecontroleerd door de Rijksoverheid.	



volstrekt onvoldoende zijn. Het lijkt inspreker de taak van de gemeente om het welzijn van zijn inwoners zo goed mogelijk te borgen en niet overhaast een nieuwe wijk te ontwikkelen, die met een stuk meer overlast te maken krijgt dan toegezegd en bovenal toegestaan.