

Nota van beantwoording inspraakreacties

(voorontwerp-)bestemmingsplan

Gijsbrechtkwartier

1. Inleiding

Het voorontwerpbestemmingsplan Gijsbrechtkwartier is op 19 juli 2022 vrij gegeven voor inspraak. Het voorontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 28 juli 2022, gedurende 10 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn er twee inspraakreacties ingediend.

2. Inspraakreacties

Samenvatting inspraakreactie 1

a. Woningbouw is in strijd met het provinciaal beleid.

Het plangebied van het voormalige manegeterrein werd in de provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) aangemerkt als 'rijksbufferzone' en 'aardkundig monument'. Binnen dit gebied was woningbouw in principe niet mogelijk. Woningbouw was alleen mogelijk (conform artikel 24 van de PRV) als er voldaan wordt aan het criterium 'nut en noodzaak'. Indiener van de inspraakreactie is van mening dat niet voldaan wordt aan deze criteria.

De PRV is inmiddels vervangen door de Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 (NH2020). Het uitgangspunt van deze verordening is dat de beschermingsregimes van de bufferzones en de aardkundige monumenten geborgd werden in het 'bijzonder provinciaal landschap (BPL)'. Maar het gebied van de voormalige manege vormt geen onderdeel (meer) van het BPL en/of het landelijk gebied en daarmee wordt grootschalige woningbouw mogelijk gemaakt.

Indiener van de inspraakreactie is van mening dat de NH2020 niet klopt en heeft hierover contact gezocht met de provincie. De provincie heeft inhoudelijk hierop gereageerd, maar indiener van de inspraakreactie is niet tevreden met het antwoord van de provincie en is van mening dat de begrenzing van het PBL aangepast moet worden.

Beantwoording inspraakreactie 1a

Het huidige bufferzonebeleid vindt zijn oorsprong in de Rijksbufferzones. Deze Rijksbufferzones dateren uit de jaren '60 en waren oorspronkelijk verankerd in het Nationale Ruimtelijke Beleid (Nota Ruimte). In 2012 is het beleid voor de Rijksbufferzones losgelaten en overgedragen aan de Provincies die deze hebben verankerd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening. De open groene gebieden in de nabijheid van de stad zijn aangewezen als bufferzone om het aaneengroeien van verstedelijkte gebieden te voorkomen. In de praktijk houdt dit in dat openheid wordt behouden door stedelijke functies te weren. Dit betekent overigens niet dat er helemaal geen stedelijke ontwikkelingen mogelijk zijn. Grootschalige ontwikkelingen zijn alleen mogelijk als sprake is van een groot openbaar belang.

In de Structuurvisie Noord-Holland 2040 (2010) stond dat de bufferzones gevrijwaard dienden te blijven van verdere verstedelijking, zodat deze zich verder kunnen ontwikkelen tot relatief grootschalige groene gebieden. In de Omgevingsvisie NH 2050 heeft dit een plek gekregen met ontwikkelingsprincipe 'versterken van het landschap als onderdeel van het metropolitaan systeem'.

Het veilig stellen van de groene leefomgeving daar waar de stedelijke druk hoog is, het behouden van de openheid en het borgen van (de nabijheid van) het buitengebied voor de recreant waren motieven om de bufferzones op te nemen in het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL).

De Provincie Noord-Holland had daarnaast 16 aardkundige monumenten aangewezen vanwege de unieke en bestaande bewaarde aardkundige waarden. Deze monumenten zijn afhankelijk van hun locatie in de provinciale omgevingsverordening (NH2020) overgegaan in het BPL of het Natuurnetwerk Nederland (NNN). De met de specifieke aardkundige monumenten samenhangende

waarde, maakt nu dus onderdeel uit van de kernkwaliteiten van het BPL of de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN.

Met de vaststelling van de Omgevingsverordening Noord – Holland 2020 (NH2020) heeft een heroverweging plaatsgevonden met betrekking tot de begrenzing van het landelijk gebied en het BPL. Daarmee is voor de gronden van de voormalige manegeterrein de status als BPL (Rijksbufferzone Amstelscheg en aardkundig monument) vervallen. De regels met betrekking tot het BPL of het daarop van toepassing zijnde verstedelijkingsverbod zijn dus niet meer van toepassing op het perceel waarop woningbouw is voorzien. De weidegronden vormen nog wel een onderdeel van het Landelijk Gebied en het BPL.

b. Massale bebouwing.

Het plan voorziet in de bouw van 33 nieuwe woningen. Dit is een hoog stedelijke ontwikkeling die naar de mening van de indiener van de inspraakreactie in strijd is met het landelijke karakter. Bovendien zijn dit meer woningen dan beschreven in de Visie 2014 (maximaal 23 woningen); een visie waaraan de gemeente zich heeft gecommitteerd. Met het realiseren van 33 woningen is er strijd met de visie en daarom ook strijd met een goede ruimtelijke ordening. Omwonenden worden in hun belangen geschaad. Indiener van de inspraakreactie is van mening dat er maximaal 27 woningen gerealiseerd kunnen worden, waarvan 10 appartementen achter Holendrechteweg 22.

De bouw van 33 woningen is bovendien niet in overeenstemming met de 'Structuurvisie gemeente Ouder-Amstel 2007', waarin opgenomen is dat op het voormalige manegeterrein in lage dichtheden gebouwd kan worden. Tevens voldoet het plan niet aan de ontwerpprincipes die gelden voor de Amstelscheg: het behoud van zichtlijnen en de openheid van het gebied.

Met de bouw van 33 woningen wordt geen rekening gehouden met de natuur- en cultuurwaarden van het 'Nationaal landschap het Groene Hart'.

Beantwoording inspraakreactie 1 b

De uitgangspunten van de genoemde ruimtelijke visie uit 2014 zijn bij besluit van 31 oktober 2019 door de gemeenteraad van de Ouder-Amstel aangescherpt. Hierbij is bepaald dat het oppervlakte aan bebouwing van de woningbouw gelijk is aan het bestaande c.q. vergunde oppervlakte aan bebouwing van het manegeterrein. Met woningbouw wordt bedoeld het oppervlak van de woningen.

De gesloopte panden van de voormalige manege hadden een gezamenlijk oppervlakte van 2.364 m². Het oppervlakte van de woningen bedraagt 2.350 m². Daarmee is voldaan aan de voorwaarde dat het bebouwde oppervlak niet toeneemt ten opzichte van de bestaande situatie. Volledigheidshalve kan nog worden opgemerkt dat de voormalige manege niet de volledige (maximale) bebouwingsmogelijkheden uit het geldende bestemmingsplan benut had. Conform het geldende bestemmingsplan kon de manege meer dan 5.300 m² aan opstallen plaatsen.

De vastgestelde richtlijnen uit 2019:

- *zijn van recentere datum dan de aangehaalde beleidsstukken uit 2007 en 2014;*
- *bevatten de meest actuele 'spelregels' voor een herontwikkeling op het terrein en vervangen daarmee de eerdere beleidsstukken.*

Daarbij wordt opgemerkt dat:

- *in de structuurvisie uit 2007 niet gesproken wordt over een maximum aantal woningen, maar van 'woningbouw, passend bij het beeld dorp aan het water';*
- *in de ruimtelijke visie uit 2017 gesproken wordt over 'mogelijk 20 woningen (exclusief appartementen)' op de gronden waar nu 23 vrijstaande en halfvrijstaande woningen zijn*

ingetekend. Deze visie is voor het voormalige manegeterrein vervangen door de in 2019 vastgestelde uitgangspunten, waarmee het maximale oppervlakte aan bebouwing en de maximale inhoud van de woningen is vastgelegd;

- de ontwerpprincipes van de Amstelscheg van toepassing zijn op nieuwe ontwikkelingen in het landelijke gebied (conform artikel 6.59 van de provinciale verordening). Het deel waar de woningen komen, vormt geen onderdeel van het landelijk gebied en dus zijn de ontwerpprincipes van de Amstelscheg niet van toepassing.*

c. Planschade.

Met de realisatie van nieuwe woningen worden naar verwachting planschade verzoeken ingediend. De gemeente heeft met een anterieure overeenkomst geborgd dat planschade voor rekening komt van de ontwikkelaar. In het bestemmingsplan is daar niets over terug te lezen.

Beantwoording inspraakreactie 1c

In paragraaf 6.1 van de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan is te lezen: ‘Door de gemeente zijn met initiatiefnemer afspraken gemaakt inzake kostenverhaal, planschade daaronder begrepen.’ De planschadeovereenkomst is voorafgaand aan het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan getekend.

Indien omwonenden van mening zijn dat hun woning minder waard wordt door de ontwikkeling kan, op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening, een verzoek tot tegemoetkoming van planschade ingediend worden bij de gemeente.

d. Verkeersdruk en – veiligheid.

Uit het uitgevoerde verkeersonderzoek, dat als bijlage 3 bij het bestemmingsplan is gevoegd, blijkt dat er verkeersveiligheids-, leefbaarheids-, en afwikkelingsproblemen zijn op de Holendrechteweg. In de studie is de verkeersgeneratie van de woningbouw van het Compierterrein, het manegeterrein en het terrein van Verheul (samen meer dan 500 extra verkeersbewegingen) niet meegenomen. Dit is een toename van 50%, die niet bijdraagt aan de hiervoor genoemde verkeersproblemen. Het maximaal aantal verkeersbewegingen moet vastgelegd worden in de uitgangspunten.

Het college heeft wel gesteld dat er sprake moet zijn van een verkeersveilige situatie. Uit het onderzoek blijkt dat dat voor een goede verdeling van autoverkeer een extra aansluiting op de Middenweg wenselijk is. Tevens wordt een volledige aansluiting van het Compierterrein op Nederhoven aanbevolen. Dit komt niet terug in de uitgangspunten van het college. Indiener van de inspraakreactie vraagt zich af waarom dat niet is gebeurd.

Indiener van de inspraakreactie doet de suggestie om de Middenweg (tussen de Holendrechteweg en het witte bruggetje aan de Hoofdenburgersingel) éénrichtingsverkeer te maken. Hierdoor is er geen onoverzichtelijke kruising voor verkeer dat vanaf de Middenweg de Holendrechteweg op rijdt. Dit sluit aan bij aanbeveling 4 van het onderzoek.

In de onderzoeken is nog geen rekening gehouden met de plannen van de locatie ‘Verheul’. Het is denkbaar dat door de ontwikkeling van ‘Verheul’ een ontoelaatbare verkeersdrukte ontstaat op de Holendrechteweg. In de Visie 2014 is aangegeven dat de plannen niet los van elkaar gezien mogen worden.

In bijlage 5 (een vervolg op het verkeersonderzoek) is verzuimd om de inspraak van de bewoners aan de Holendrechteweg op te nemen (naar aanleiding van een informatieavond die in 2018 heeft plaats gevonden). Verzocht is om de Holendrechteweg verkeersveiliger te maken, door extra belasting te vermijden. Dit verzoek is ook tijdens de commissie Ruimte van 17 oktober 2019 gedaan.

In bijlage 5 wordt gezegd dat het verder belasten van de woonstraten in Hoofdenburg niet wenselijk is. Indiener van de inspraakreactie geeft aan dat de Hoofdenburgersingel de belangrijkste af- en toeweg is, waarbij de verschillende vervoerstromen van elkaar gescheiden zijn. Dit in tegenstelling tot de Holendrechteweg, waar al het verkeer (auto's, fietsers en voetgangers) hetzelfde wegdek met elkaar delen.

Op de smalle Holendrechteweg rijdt ook zwaar landbouwverkeer (en wordt er geparkeerd), wat tot gevaarlijke situaties leidt. De Hoofdenburgersingel is breder en daar rijdt geen zwaar landbouwverkeer; parkeren vindt in aparte parkeervakken plaats. Bovendien zijn de rijksnelheden lager op de Hoofdenburgersingel. Het afvoeren van autoverkeer via de Hoofdenburgersingel wordt daarom veiliger geacht dan via de Holendrechteweg. Bovendien wordt de verkeersdruk dan beter verspreid.

Beantwoording inspraakreactie 1d

Verkeersveiligheid Holendrechteweg, alternatieve ontsluiting voor autoverkeer en resultaten onderzoeken

Tijdens de raadsvergadering voor het vaststellen van de uitgangspunten op 13 oktober 2019, is bij amendement besloten dat de ontsluiting van het plangebied verkeersveilig dient te zijn. Dit is als aanvullend uitgangspunt door de gemeenteraad besloten. Met name het fietsverkeer verdient daarbij aandacht.

In het verkeersonderzoek uit november 2018 en de aanvullende notitie daarop (uit november 2019) zijn verschillende oplossingsrichtingen voor de verkeerskundige ontsluiting onderzocht. Tevens zijn het verkeersonderzoek en de aanvullende notitie voorgelegd aan de verkeerscommissie.

Conclusie verkeersonderzoek 2018 met betrekking tot verkeersgeneratie

Uit het onderzoek uit 2018 blijkt dat de woningbouwlocaties (op het voormalige Compierterrein en het voormalige manegeterrein) ongeveer net zoveel verkeer genereren als voorheen het geval was bij het in gebruik zijn van de manege en het vertrek van de twee bedrijven Compier en Verheul. De woningbouw genereert daarbij veel minder zwaar vrachtverkeer dan de voormalige bedrijven.

Conclusie verkeersonderzoek 2019 met betrekking tot alternatieve ontsluitingen

In het onderzoek uit 2019 wordt nader ingegaan op alternatieve ontsluitingen voor autoverkeer. Daaruit blijkt heel duidelijk dat er geen goede alternatieve ontsluitingen zijn voor het afwikkelen van autoverkeer (zoals gesuggereerd in het onderzoek uit 2018). Daarbij is ook gekeken of het een mogelijkheid is om de brug richting Hoofdenburgersingel toegankelijk te maken voor autoverkeer, zodat autoverkeer deels via de Hoofdenburgersingel afgewikkeld kan worden.

De Hoofdenburgersingel kan dit verkeer in beginsel wel aan. Maar deze weg is een hoofdontsluitingsweg die dwars door de wijk loopt en is daardoor redelijk belast. Omdat deze route een langer traject door een woongebied heeft dan de Holendrechteweg is dit minder wenselijk. Ook kan de route Middenweg / Hoofdenburgersingel doorgaand verkeer aantrekken, dat de drukke rotonde Holendrechteweg / Machineweg wil mijden.

Dit alternatief, samen met nog twee andere onderzochte alternatieven, zijn daarom minder verkeersveilig of minder effectief dan de ontsluiting via de Holendrechteweg.

Het onderzoek uit 2019 geeft de volgende aanbevelingen, die aansluiten bij de aanbevelingen van het onderzoek uit 2018:

- *Richt de Holendrechteweg in als fietsstraat.*
- *Verbeter de alternatieve fietsroutes. Zo zouden de hekjes bij het bestaande bruggetje naar de Hoofdenburgersingel kunnen worden vervangen door paaltjes, zodat fietsers makkelijker*

kunnen passeren. Tevens kan voor fietsers richting tennisclub een aansluiting gemaakt kunnen worden op het pad langs de Ouderkerkerplas.

- *Maak de opgang vanaf de Middenweg naar de Holendrechteweg minder steil.*

Daarnaast wordt opgemerkt dat de suggestie om een deel van de Middenweg éénrichtingsverkeer te maken, niet bijdraagt aan het verkeersveilig maken van de Holendrechteweg.

Advies verkeerscommissie (2020)

De verkeerscommissie concludeert in 2020 dat de capaciteit op de Holendrechteweg voldoende is om de verkeersbewegingen van de nieuwe te realiseren woningen af te wikkelen. Wel is het wenselijk om de (huidige) verkeerssituatie op de volgende punten te verbeteren:

- *aanpassen van de kruising Middenweg – Holendrechteweg door het minder steil maken van de aansluiting vanaf de Middenweg; en*
- *het inrichten van de Holendrechteweg conform de richtlijnen voor een 30 km-weg.*

Het aanpassen van het kruispunt wordt na de realisatie van het manegeterrein uitgevoerd. Met de ontwikkelaar van zowel het Compierterrein als het manegeterrein zijn afspraken gemaakt over de medefinanciering hiervan.

Eventuele verkeersmaatregelen om de verkeersveiligheid te vergroten op de Holendrechteweg (door deze conform de richtlijnen voor een 30 km-weg in te richten) staan los van de procedure van het bestemmingsplan voor de herontwikkeling op het voormalige manegeterrein. In het Mobiliteitsplan 2023, dat op 25 mei 2023 is vastgesteld door de gemeenteraad, is een overzicht opgenomen van de belangrijkste verkeerskundige knelpunten binnen de gemeente en de te nemen maatregelen, uitgezet in de tijd. Het aanpakken van dit deel van de Holendrechteweg is daar niet in opgenomen. Daarmee wordt voorlopig geen prioriteit gegeven aan het verder inrichten van dit deel van de Holendrechteweg als 30 km-weg.

Verheul

Met betrekking tot de verkeersveiligheid en verkeersdruk wordt gewezen op de mogelijke toekomstige ontwikkeling van het Verheul-terrein. Deze ontwikkeling is onvoldoende concreet en is daarom niet betrokken in de hiervoor genoemde verkeersonderzoeken. Zodra een eventuele ontwikkeling van het Verheul-terrein concreet wordt, dient aangetoond te worden dat het plan niet tot een verkeersonveilige situatie of onacceptabele hoge verkeersdruk leidt.

e. Bomen.

Binnen het plangebied zijn een groot aantal oude bomen aanwezig (58 bomen). Het plangebied is een onderdeel van het Groene Hart en de Amstelscheg: de bomen dienen behouden te blijven. Het plan om 33 woningen te bouwen houdt geen rekening met het behoud van deze bomen. De reeds ingediende kapvergunningen bevestigen dit.

Beantwoording inspraakreactie 1e

Het is juist dat eerder een aanvraag kapvergunning is ingediend. Deze is op verzoek van de gemeente weer ingetrokken.

In de periode tussen het ter inzage leggen van het voorontwerpbestemmingsplan en het vrij geven van het ontwerpbestemmingsplan hebben er meerdere overleggen plaats gevonden tussen de ontwikkelende partij en de gemeente over de noodzaak (en het aantonen van de noodzaak) om de bomen te kappen. Daaruit is gebleken dat de noodzaak van het kappen van de bomen voortvloeit uit de saneringswerkzaamheden van de bodem en de eisen van de gemeente met betrekking tot inklinking en drooglegging. Hoewel alternatieven voor de kap zijn onderzocht, blijkt het niet mogelijk om de werkzaamheden uit te voeren zonder dat de bomen hiervoor moeten wijken. Verplaatsen van de bomen is gelet op de kwaliteit, leeftijd en soort niet zinvol. Daarom is ervoor gekozen om de

groenstructuren in het gebied te herstellen en aan te vullen. Daarmee worden de te kappen bomen gecompenseerd.

Zoals aangegeven in de beantwoording onder a en b vormt het plangebied geen onderdeel van de Amstelscheg, waarvoor specifieke inrichtingsvereisten gelden.

f. Participatie.

Ondanks meerdere verzoeken om participatie van omwonenden en andere belanghebbenden bij de totstandkoming van de plannen, is dit niet tot nauwelijks gebeurd. Tevens is bijlage 18 van het bestemmingsplan, het verslag van de participatieavond van 17 oktober 2018, onvolledig en te subjectief.

Beantwoording inspraakreactie 1f

Zoals beschreven in paragraaf 6.2 van het voorontwerpbestemmingsplan hebben er twee participatiemomenten plaats gevonden: op 17 oktober 2018 en op 21 november 2018. In maart 2020 heeft initiatiefnemer een website geactiveerd waar iedereen een schriftelijke reactie kan achter laten. Naar aanleiding van deze participatiemomenten is het plan voor wat betreft de ontsluiting en het aantal woningen aangepast (van 36 naar 33 woningen). Naar aanleiding van de ingekomen reacties heeft de ontwikkelaar contact gezocht met de diverse indieners. In een aantal gevallen heeft een aanvullend gesprek plaatsgevonden.

Betreurd wordt dat indiener van de inspraakreactie de verslaglegging onvolledig en subjectief vindt.

Samenvatting inspraakreactie 2

Het aanleggen van een fietsbrug tussen de Nederhoven en het voormalig Compierterrein is voor een deel van de bewoners van Nederhoven zeer nadelig. Deze brug moet daarom niet gerealiseerd worden. De brug ligt buiten het bestemmingsplan en dient geen onderdeel te zijn van de besluitvorming over het bestemmingsplan.

Ten tijden van de voorbereiding van het bestemmingsplan voor het Compierterrein is er uitgebreid gesproken met de omgeving en de raadsleden over dit bruggetje. De raad heeft, gezien de grote weerstand van de bewoners toen, expliciet besloten dat dit bruggetje er niet zou komen.

De suggestie in het verrichte onderzoek dat een fietsbrug een 'verbetering' is, is bovendien niet onderbouwd. Een eventuele fietsbrug:

- gaat niet gebruikt worden door fietsers die momenteel via de Holendrechteweg fietsen richting dorp, omdat de route via de Nederhoven langer en langzamer is;
- levert veel extra verkeer op van o.a. bezorgdiensten. Een doodlopende straat wordt dan een drukke doorgaande route;
- is niet de oplossing voor een eventueel onveilige Holendrechteweg. Tref dan maatregelen aan de Holendrechteweg om die veiliger te maken voor fietsers.

Beantwoording inspraakreactie 2:

De brug waar deze inspraakreactie betrekking op heeft, ligt buiten het plangebied van het bestemmingsplan Gijsbrechtkwartier en betreft een ander bruggetje dan dat genoemd wordt in de uitgevoerde verkeersonderzoeken voor het bestemmingsplan Gijsbrechtkwartier. Het bestemmingsplan voor het voormalige manegeterrein voorziet niet in een (fiets)verbinding tussen Nederhoven en het Compierterrein.

Zoals aangegeven bij de beantwoording van de eerste inspraakreactie onder d, wordt in beide verkeersonderzoeken de suggestie gedaan om het bestaande voetgangersbruggetje aan de Middenweg ook toegankelijk te maken voor fietsverkeer. Dit betreft één van de suggesties om het voor fietsverkeer op de Holendrechteweg beter te maken (door fietsers een alternatieve route te bieden). Of dit ook daadwerkelijk gedaan wordt, kan momenteel nog geen uitsluitsel over gegeven worden.