Gemeente Amstelveen

Nota van Beantwoording

Ontvangen zienswijzen met beantwoording op het

Ontwerp bestemmingsplan

De Scheg Oost

Amstelveen, april 2022

Wijze van beantwoording

Deze nota van beantwoording heeft betrekking op de zienswijzen op ontwerp bestemmingsplan De Scheg Oost.
Op 4 december 2021 zijn het ontwerp bestemmingsplan en het ontwerp exploitatieplan voor een periode van 6 weken ter visie gelegd.

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

De ontvangen zienswijzen worden per indiener puntsgewijs behandeld. De indiener van de zienswijze 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 zienswijze gegrond is en leidt tot aanpassing van het ontwerp bestemmingsplan of ontwerp exploitatieplan met indien van toepassing een korte toelichting daarop.

Alle indieners van zienswijzen ontvangen het totaaloverzicht inclusief eventuele bijlage.

Samenvatting ingediende zienswijze	Beantwoording zienswijze per punt	Als er een plan-aanpassing volgt, staat hier beschreven op welke wijze.
1.		
a. In het plangebied ligt een 50 kV kabelverbinding. Het tracé van deze kabelverbinding is niet voorzien van planregels waarmee gebruiksbeperkingen worden gesteld aan de grond. Verzocht wordt het plan aan te passen zodat de grond gevrijwaard blijft van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en activiteiten die van negatieve invloed kunnen zijn op de functionaliteit van kabelverbindingen zodat Liander NV in geval van storing of onderhoud zonder problemen bij de kavelverbindingen kan komen.	Er vinden geen ruimtelijke ontwikkelingen plaats in de aangegeven strook waar de 50 kV kabel door Liander is aangegeven, het betreft de berm van de bestaande weg die in eigendom is bij de provincie Noord-Holland. Vanuit het belang van externe veiligheid is er soms aanleiding kabels en leidingen in een bestemmingsplan op te nemen en met een dubbelbestemming te beschermen. Doorgaans is dit echter niet aan de orde. In die gevallen is bestemmen van het tracé in een bestemmingsplan niet gewenst en ook niet in het belang van de leidingeigenaar. Voor het uitvoeren van werkzaamheden aan leidingen is een omgevingsvergunning nodig en voor het verleggen van leidingen of aanleggen van nieuwe leidingen is zelfs een planologische procedure noodzakelijk. De belangen van de eigenaar zijn voldoende gewaarborgd door het doorgaans op de betreffende gronden gevestigde zakelijk recht. Gelet op het dichte netwerk aan kabels en leidingen in de grond dient uiterste terughoudendheid te worden betracht bij het bestemmen van tracés van kabels en leidingen. Daarom wordt de betreffende kabelverbinding niet voorzien van planregels met gebruiksbeperkingen. Daarnaast bestaat voor grondwerkzaamheden het wettelijk verplichte systeem van een klicmelding.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
2.		
a. In eerdere communicatie met de gemeente was geen sprake van de ligging van woningen en verkeersbewegingen aan/over de Van Hattumweg.	De gemeente heeft in de Nota van Beantwoording inspraakreacties onder punt 4.1 uitgelegd waarom de plannen in de loop der jaren zijn veranderd. Hierbij geldt dat het gebied Scheg Oost altijd is aangewezen	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	Reclamant ging op basis van eerdere stedenbouwkundige schetsen uit van een speeleiland en een dijkje waarover fietsverkeer plaatsvindt en kon daar wél mee instemmen.	als woningbouwgebied, waarbij (indicatieve) proefverkavelingen slechts inzicht geven in een mogelijke invulling. Pas bij nadere concretisering van het plan (in dit geval in het bestemmingsplan) wordt de exacte invulling bepaald. Aan het huidige ontwerp is in de ogen van de gemeente een goede stedenbouwkundige afweging en onderbouwing aan vooraf gegaan waarin tevens alle aspecten van een goede ruimtelijke ordening zijn onderzocht en onderbouwd, onder meer rekening houden met de belangen van huidige en nieuwe bewoners. Wij staan daarom achter het huidige ontwerp.	
b.	De kavel van reclamant is in lijn met naastgelegen sportvelden afgewerkt met een talud van basaltblokken. Dit talud mag niet worden aangepast of bebouwd. Reclamant zou door de komst van 172 woningen en 1200 verkeersbewegingen echter een heg willen aanleggen en dat kan pas áchter het talud, waardoor het eigendom van het talud en ligging aan het water waardeloos is geworden. Dit leidt tot een schadepost van bijna € 96.000,-.	Als reclamant van mening is dat er sprake zal zijn van planschade, dan kan een verzoek tot planschadevergoeding worden ingediend zodra het bestemmingsplan in werking is getreden. Naar mening van de gemeente is er echter veel ruimte (ruim 44 meter) tussen de woning van reclamant en het nieuwe bouwvlak waarin vrijstaande woningen gebouwd mogen worden. Daarnaast zal er ook een knip worden gelegd in het verkeer op de J.C. van Hattumweg. Hierdoor is het niet langer mogelijk voor doorgaand verkeer (anders dan voor de Scheg Oost) om op de Bovenkerkerweg te ontsluiten.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
c.	Reclamant verzoekt de gemeente mee te denken over een oplossing zoals compensatie voor de verloren meters, volle begroeiing langs het dijkje, het opschuiven van de huizen op het eiland aan de overkant of een aantal huizen laten vervallen.	Zie onze reactie onder 2.b met betrekking tot financiële compensatie. Het opschuiven van de woningen is geen optie aangezien er nu sprake is van een uitgebalanceerde hoeveelheid en type woningen, ingepast in een optimale verkaveling. Over een mogelijke invulling van extra groen in de nabijheid van reclamant wordt nagedacht.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
d.	Reclamant begrijpt uit de Nota van beantwoording van inspraakreacties dat de Van Hattumweg wordt ingericht als een fietsstraat en dat deze ter hoogte van de tramrails wordt afgesloten voor auto’s en zou dit graag bevestigd willen zien en niet slechts als een voornemen willen vernemen.	Hierbij bevestigen wij dat bij het doortrekken van de Hammerskjöldsingel richting De Scheg-midden en -west de J.C. van Hattumweg ter hoogte van de trambaan zal worden geknipt, zodat de overweg over de trambaan uitsluitend toegankelijk voor langzaam verkeer en nood- en hulpdiensten. De J.C. van Hattumweg krijgt hierbij het karakter van een fietsstraat. Deze knip is noodzakelijk, aangezien er anders een onveilige situatie zou ontstaan op de verlengde Hammerskjöldsingel. Er is namelijk onvoldoende ruimte voor een veilige aansluiting voor autoverkeer van de J.C. van Hattumweg op de verlengde Hammerskjöldsingel. Het bestemmingsplan zelf is echter niet het juridisch instrument om dit vast te leggen. Dat is het verkeersbesluit dat zal worden genomen, in combinatie met het	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	vaststellen van het definitieve verkeersontwerp voor de J.C. van Hattumweg.	
e. Mbt punt 4.2 uit de Nota van beantwoording inspraakreacties (NvB) vindt reclamant het gemak waarmee de profielen worden aangepast wat kort door de bocht. Reclamant heeft het over profiel B dat opmerkelijk genoeg niet op het smalste punt van het water lijkt te zijn gemeten. Het kavel van reclamant ligt dichter bij de Van Hattumweg dan de gemeente wil doen voorkomen. Reclamant wil dus dat de profielen worden aangepast.	Het profiel is opgenomen in het Beeldkwaliteitplan. In de overzichtstekening van de ligging van de profielen lijkt profiel B niet op het smalste punt te zijn gelegen. Profiel B geeft aan dat de afstand tussen oeverlijn van de woning van reclamant en oeverlijn van de meest nabij gelegen nieuwe woning 29,9 m bedraagt. Digitale nameting leert dat op het smalste punt de afstand van oeverlijn tot oeverlijn ongeveer deze afstand bedraagt; reclamant heeft inmiddels reeds onderhands een detailprofiel op het smalste punt ontvangen van de ontwikkelaar. De afstand op het smalste punt is niet volledig in overeenstemming met profiel B, maar de afwijking is zeer gering. Het is dan ook niet noodzakelijk om het beeldkwaliteitplan hierop aan te passen. Los van de profielen bij het beeldkwaliteitplan, is van belang dat in het bestemmingsplan zèlf niet de J.C. van Hattumweg is opgenomen.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
f. In 4.3 van de NvB wordt aangegeven dat er een maximumaantal van 172 woningen is vastgelegd met de ontwikkelaar. Maar dit is volgens reclamant geen argument. Niemand verplicht de gemeente om voor het maximale aantal woningen te gaan, zeker niet als dit op dubieuze wijze tot stand is gekomen.	De gemeente Amstelveen ziet in het kader van haar huisvestingstaak en het bieden van voldoende mogelijkheden voor haar burgers om te kunnen doorstromen naar een nieuwe woning de ontwikkeling van De Scheg Oost als noodzakelijk. Hierbij is t.a.v. de programmering invulling gegeven aan de gemiddelde woningdichtheden (25 won/ha) zoals eerder zijn vastgelegd in de ruimtelijke uitgangspunten voor de ontwikkeling van De Scheg als geheel. De gemeente heeft een integrale afweging gemaakt, waarbij onder meer de volkshuisvestelijke opgave en een verantwoorde ruimtelijke inpassing in het plangebied zijn meegenomen.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
g. Mbt punt 4.5 in de NvB is reclamant nog steeds een andere mening mbt verkeersveiligheid bij de aansluiting op de Bovenkerkerweg.	In de huidige situatie sluit de J.C. van Hattumweg een paar honderd meter zuidelijker aan op de Bovenkerkerweg. Op dit punt bedraagt de maximum snelheid van de Bovenkerkerweg 80 km/u en zijn er geen voorzieningen aanwezig die het verkeer afremmen, of die het oversteken van de Bovenkerkerweg in 2 fases mogelijk maken. In de nieuwe situatie willen we de J.C. van Hattumweg noordelijker aansluiten op de Bovenkerkerweg, en dit combineren met de komgrens, zodat de maximum snelheid hier 50 km/u bedraagt. Tevens wordt de oversteek voorzien van een breed middeneiland, zodat de snelheid van doorgaand verkeer op de Bovenkerkerweg verder	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	afgeremd wordt omdat de weg een uitbuiging kent, en linksafslaand verkeer en overstekend fietsverkeer een middeneiland heeft om de weg in twee keer over te kunnen steken. Daarmee wordt de nieuwe oversteek veiliger dan de huidige oversteek. Daarnaast is het de verwachting dat door de knip in de J.C. van Hattumweg niet meer verkeer richting de Bovenkerkerweg gaat maar juist minder.	
h. Mbt beantwoording onder punt 4.7 van de NvB vindt reclamant dat het nog niet duidelijk is wat voor groen er gerealiseerd zal worden ter hoogte van 'het eiland'. Het feit dat er water ligt gaat mank, aangezien geluid verder draag over water en geen afscherming vormt.	In plaats van het toevoegen van groen op deze plek is er vanuit stedenbouwkundig en landschappelijk oogpunt gekozen om een waterpartij te realiseren in dit gedeelte van het plangebied. De waterpartij tussen de Korianderlaan en Marjoleinlaan wordt zo ruimtelijk gezien doorgetrokken in het plangebied. De waterpartij is vrij fors aan de zijde van de JC van Hattumweg zodat de woningen op het eiland op relatief grote afstand van de reclamant komen te liggen. Hierdoor ontstaat een natuurlijke ruimtelijke buffer. De nieuwe woningen op het eiland (ter hoogte van de woning van reclamant) liggen verder van de J.C. van Hattumweg af dan de overige woningen. Er wordt een rustige 30 km/u wijk gerealiseerd met ter hoogte van de woning van reclamant uitsluitend vrijstaande woningen, dus de verwachting is niet dat er sprake zal zijn van veel extra geluid vanuit de nieuwe wijk. Binnen het nieuwe bestemmingsplan zijn er op deze locatie geen extra groenvoorzieningen voorzien.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
i. Reclamant vindt de beantwoording onder 4.8 in de NvB opmerkelijk aangezien blijkt dat Schiphol er plan gezegd een 'zooitje' van maakt. Als inwoner verwacht je een meer kritische houding van de gemeente tegenover Schiphol en niet dat alle gecreeërde ruimte alsnog wordt volgebouwd. Dat lost niets op.	Ook de gemeente Amstelveen heeft te maken met de regelingen vanuit het Luchthavenindelingsbesluit die ervoor zorgen dat op de ene plek wel gebouwd mag worden en op de andere plek niet. Deze grens is vrij hard gesteld, terwijl in de praktijk geen sprake is van een geluidluw gebied direct over deze bebouwingsgrens. Dit is dus al een hellend vlak. De nieuwe bebouwing zal ook (voor het welzijn van de toekomstige bewoners) op zodanige wijze moeten worden gebouwd dat hier rekening mee wordt gehouden. De wijze waarop bij de nieuwe woningen en het nieuwe woon- en leefgebied op verantwoorde wijze wordt omgegaan met vliegtuiggeluid wordt in de verdere opstalontwikkeling uitgewerkt.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3.		
a. De gemeente heeft in de Nota van Beantwoording vooroverleg niet aangegeven wat er is gedaan met de opmerkingen van de ARO. De provincie verwacht een reactie op de aangedragen punten of een aanpassing van het plan omdat het plan anders niet voldoet aan artikel 6.59 'Ruimtelijke kwaliteitseis ingeval van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het landelijk gebied' van de Omgevingsverordening NH2020, waardoor de provincie Noord-Holland niet akkoord kan gaan met dit bestemmingsplan.	Het college heeft wel degelijk op de punten gereageerd die door de ARO zijn benoemd in een Nota van beantwoording vooroverleg. Dit is ook terug te lezen in de stukken behorende bij het collegebesluit tot ter visie legging van het ontwerp bestemmingsplan (https://ris2.ibabs.eu/Agenda/Details/amstelveen/f38df286-22af-4463-bd1d-eb976c97b8ef#8666f8b7-679d-4245-8825-261a6d6c34cd) . Geconstateerd is echter dat een versie van de Nota van beantwoording op www.ruimtelijkeplannen.nl is gepubliceerd zónder de reactie van de provincie. Dit wordt bij de vaststelling van het bestemmingsplan hersteld en de gemeente biedt hiervoor haar excuses aan. De adviezen worden ter harte genomen, maar hebben geen invloed op de verbeelding of regels van het bestemmingsplan. De meeste opmerkingen zijn omschreven als adviezen of aanbevelingen die betrekking hebben op de uitvoering en inrichting van het groen en het water, of visie-ontwikkeling daartoe. Opmerkingen die betrekking hebben op het stedenbouwkundig plan zijn wat de gemeente betreft in dit stadium niet meer aan de orde. De gemeente is dus inhoudelijk niet van mening dat er sprake is van het schenden van een provinciaal belang door het bestemmingsplan vast te stellen. Daarnaast zijn het plan en het project al enige tijd bekend bij de provincie en het Rijk. Naar het zich laat aanzien heeft de provincie het plangebied in de Omgevingsverordening abusievelijk opgenomen als 'landelijk gebied' en niet als ontwikkellocatie van het stedelijk gebied. Naar ons oordeel kan het niet de bedoeling zijn dat de gemeente Amstelveen hiermee voor de locatie van De Scheg geen uitvoering kan geven aan de bredere woningbouwopgave.	Aanpassing bijlagen bij de plantoelichting van het bestemmingsplan.
b. Gevraagd wordt vanuit de commissie ARO om alsnog te onderzoeken of de overgang naar het landschap aan de westzijde van De Scheg Oost meer openbaar kan worden. Wellicht betekent dit	Er is juist relatief veel open ruimte aan de oostzijde voorzien en doordat de contour van het Lib aan de oostzijde en zuidzijde geen woningbouw mogelijk maakt kiest de gemeente ervoor aan de westzijde intensievere woningbouw toe te staan. De gemeente is niet van mening dat er nu sprake is van een te zwaar woningbouwprogramma. Voor de gehele Scheg wordt voldaan aan de al	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

ook iets voor het nu te zware woningbouwprogramma.	vastliggende hoeveelheid van 25 woningen per hectare. Daarnaast is er aan de westzijde sprake van de ligging aan de tramlijn naar Uithoorn. Er is dus geen sprake van een soort natuurlijke overgang naar een open landschap zoals de ARO via de provincie lijkt te suggereren. Ten westen van de Scheg Oost zullen nog 2 plangebieden worden ontwikkeld: De Scheg Midden en De Scheg West. Op 8 september 2015 is De Scheg door het Rijk als geheel project opgenomen als 10e tranche van de aanpassingen aan het Besluit uitvoering Crisis en herstelwet. Ook in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) waar de provincie Noord-Holland deel van uitmaakt is De Scheg opgenomen in de 'Monitor plancapaciteit' en aangewezen als 'plan in voorbereiding', wat betekent dat het de status van 'potentiële visie-locatie' voorbij is en concreter is dan dat. Onderhavig bestemmingsplan is in feite het 'plan in voorbereiding'.	
c. De commissie adviseert om bij de uitwerking van de randzone en de interne opzet van de wijk meer in te zetten op de orthogonale structuur van de polder, zoals ook op de principekaart die vooraf ging aan het stedenbouwkundige ontwerp wordt gesuggereerd. Voorbeelden zijn het langs de woonkavel doortrekken van de bomen aan de westzijde van de groen/blauwe wig (ten zuiden van de 20Ke-contour), het doortrekken van de eilandenstructuur ten zuiden van de woningen en het haaks maken van de nu diagonaal lopende sloten.	Onduidelijk is welke 'principekaart' wordt bedoeld. Naar mening van de gemeente biedt het bestemmingsplan bebouwingsmogelijkheden die aansluiten op de bebouwing van Westwijk. Het stedenbouwkundig plan is zorgvuldig tot stand gekomen met oog voor het landschap en de structuur van Westwijk en de polder. Zo is de waterpartij in het plangebied afgestemd op die van Westwijk en gaat het plangebied tevens over in de polder. Het uiteindelijk plaatsen van bomen is niet aan de orde bij dit bestemmingsplan maar een uitvoeringsaspect, hooguit bepaalt het bestemmingsplan of er al dan niet sprake is van een Groen bestemming of dat het gaat om erven behorende bij de Wonen bestemming of Tuin. Daarbij komt ook dat aan de zuidwestzijde van het plangebied de achtererven al relatief ondiep zijn. De structuur van het plangebied sluit aan bij enerzijds de bestaande landschappelijke structuur en anderzijds de opzet van Westwijk. De inrichting van dat landschap zal uitgewerkt worden in een landschapsplan waar in deze suggestie wordt meegenomen.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
d. In samenhang met het voorgaande punt dient de waterloop op de grens met het agrarisch polderlandschap nadrukkelijker met natuurvriendelijke oevers te worden ingericht. Dit	Ook de gemeente Amstelveen is een groot voorstander van natuurvriendelijke oevers en zal zich hier hard voor maken bij inrichtingsplannen. Het bestemmingsplan is hier (los van onderstaande constateringen) verder geen geschikt instrument voor.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

moet ook duidelijk in de oever- en onderwaterprofielen te worden weergegeven. De natuurvriendelijke oever aan de zuidzijde kan naast een ecologische en ruimtelijk-landschappelijk functie, ook een rol vervullen als buffer tegen vervuild water uit het landbouwgebied. De waterloop dient bovendien in oostelijke richting te worden doorgetrokken richting de sloot langs de Bovenkerkerweg.	Het bestemmingsplan maakt natuurvriendelijke oevers niet onmogelijk binnen de bestemming Groen en het bestemmingsplan bevat geen profielen of onderwaterprofielen. Binnen de bestemming Wonen aan de zuidwestzijde is een aanduiding opgenomen dat beschoeiingen zijn toegestaan tot maximaal 30 cm boven het waterpeil, ter bevordering van de relatie woning – landschap. Het doortrekken van de waterloop in oostelijke richting is een aspect dat valt buiten de grenzen van dit bestemmingsplan.	
e. De commissie doet de aanbeveling aan de gemeente om ook een visie te ontwikkelingen op het aangrenzende agrarische gebied. In dat kader zouden de reststroken die ten zuiden en oosten van het plangebied ontstaan ook een rol kunnen spelen in de landschappelijke inpassing van De Scheg Oost. De kans is anders groot dat deze in de loop van de tijd verrommelen.	De gemeente zal deze aanbeveling overwegen bij het opstellen van een nieuwe Omgevingsvisie.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
4.		
a. Er is bij het berekenen van de verkeersgeneratie uitgegaan van de verkeerde uitgangspunten met betrekking tot het type woningen. In bijlage 11 (verkeerskundige analyse) wordt gerekend met het verkeersgeneratiecijfer 4,7 voor appartementen in de categorie 'Koop, appartement goedkoop' , terwijl nergens in de regels van het bestemmingsplan en/of exploitatieplan is bepaald dat sprake is van appartementen in de categorie 'Koop, appartement goedkoop'. In het stedenbouwkundige plan waaraan in het bestemmingsplan veelvuldig wordt gerefereerd	Bij de categorie appartementen had inderdaad gerekend moeten worden met de categorie middelduur-koop en vrije sector. Dit levert, bij toepassing van de maximale kencijfers voor verkeersgeneratie inderdaad een generatie van 1.340 mvt/etmaal op (werkdagintensiteit). Het verkeersrapport in bijlage 11 is aangepast hierop. Deze aanpassing leidt echter niet tot andere conclusies ten aanzien van verkeersafwikkeling en de afweging voor een goede ruimtelijke ordening.	De (bijlagen bij de) plantoelichting zal hierop worden aangepast.

wordt juist melding gemaakt van in totaal 76 appartementen waarvan 48 middeldure koopappartementen en 28 vrije sectorappartementen. De verkeersgeneratiecijfers voor middeldure koopappartementen en vrije sector koopappartementen in een gebied dat zich kwalificeert als 'zeer sterk stedelijk' en 'rest bebouwde kom'zijn 5,5 respectievelijk 7,2. Dit betekent dat het totaal aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal samen met de voorgeschreven omrekenfactor van 1,11 leidt tot een totaal aantal van 1.340 motorvoertuigbewegingen per etmaal, terwijl rekening is gehouden met 1.219 motorvoertuigen per etmaal. Dit getuigt niet van een goede ruimtelijke ordening.		
b. Uit hoofdstuk 3 van de verkeerskundige analyse blijkt evenmin dat rekening is gehouden met het opstelterrein voor de Uithoornlijn. Terwijl dat opstelterrein wél wordt ontsloten via een nieuw aangelegde toegangsweg richting de J.C. van Hattumweg. In het akoestisch onderzoek behorende bij bestemmingsplan Uithoornlijn is vermeld dat er per etmaal 120 personenwagens, 6 bestelwagens en 1 vrachtwagen naar het opstelterrein komen met een veelvoud aan verkeersbewegingen.	In de verkeerskundige analyse wordt uitgegaan van de planeffecten van de Scheg Oost. De verkeersbewegingen die gegenereerd worden door het opstelterrein vallen onder de autonome verkeersbewegingen.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
c. Als het de bedoeling is van het ontwerpbestemmingsplan dat het opstelterrein niet meer bereikbaar is en wordt ontsloten via de J.C. van Hattumweg, wordt dit niet duidelijk uit de plantoelichting of de bijlagen. De afbeeldingen zijn vaag en uit de tekst blijkt het ook niet.	De toegang tot het opstelterrein van het GVB wordt niet middels dit bestemmingsplan onmogelijk gemaakt. Een nadere afweging van de wijze van toegang tot het opstelterrein valt buiten dit bestemmingsplan.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

d. Reclamant heeft ook bij het ontwerp bestemmingsplan en exploitatieplan Bedrijventerrein Amstelveen Zuid (BTAZ) een zienswijze ingediend met betrekking tot de voorgenomen ontsluiting van het opstelterrein via BTAZ Hierop is door de gemeenteraad geantwoord dat ontsluiting via een woonwijk niet wenselijk zou zijn en het juist beter is als dit via het bedrijventerrein zal gebeuren. Hier is reclamant het niet mee eens. De gemeenteraad stelt al jarenlang nadrukkelijk dat het opstelterrein ten behoeve van de Amstelveenlijn/Uithoornlijn zal worden ontsloten via een aan te leggen toegangsweg die uitkomt op de J.C. van Hattumweg. In alle bestemmingsplannen die hieraan ten grondslag liggen is dit ook expliciet vermeld. Als de gemeenteraad binnen 2 jaar opeens een andere mening heeft, is dit in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel en motiveringsbeginsel en in strijd met een goede ruimtelijke ordening ex. artikel 3.1 Wro.	Ontsluiting van het opstelterrein van het GVB is verkeerskundig gezien wenselijker via het toekomstige bedrijventerrein BTAZ dan via de J.C. van Hattumweg en de Scheg Oost. De wegenstuctuur van De Scheg Oost is voornamelijk gericht op verblijven en langzaam verkeer (woonomgeving) terwijl de toekomstige wegenstructuur op BTAZ gericht is het ontsluiten van bedrijven en daarmee ook geschikt wordt voor zwaarder verkeer. De wens van de gemeenteraad om het opstelterrein te ontsluiten via BTAZ is daarom juist wel in lijn met een goede ruimtelijke ordening. Overigens valt de afweging t.a.v. de ontsluiting van het opstelterrein buiten onderhavig bestemmingsplan; dit bestemmingsplan maakt toegang tot het opstelterrein niet onmogelijk (zie ook punt 4c).	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
e. Er ontbreekt ook een toelichting waarom het inmiddels onwenselijk zou zijn om het opstelterrein via een woonwijk te ontsluiten. De plannen voor de Scheg zijn namelijk al enige tijd bekend. GVB en Vervoerregio Amsterdam hebben niet gevraagd om een andere wijze van ontsluiten en zijn ook niet betrokken in het vooroverleg.	Zie punt 4d.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
5.		
a. Met de vergroting van het plan (lees van 50 naar 172 woningen) zijn logische ontsluitingsroutes voor de nieuwe wijk geschrapt. Dit zal gevolgen hebben voor de toekomstige wijkbewoners en de	Voor onze reactie wordt er verwezen naar onze reactie onder 2g en 4a: per saldo leidt de ontwikkeling van De Scheg Oost in combinatie met de afsluiting van de J.C. van Hattumweg ter hoogte van de kruising met de trambaan voor doorgaand verkeer tot minder verkeer dat de	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

huidige bewoners van de Bovenkerkerweg. Namelijk, hoe komen zij in de toekomst veilig hun woonwijk en afrit uit? Sterker nog, komen zij tiberhaupt nog wel veilig de weg op? Qua aansluiting op Amstelveen is de Scheg Oost buitengebied, u kunt met de auto eigenlijk alleen naar de N521. De ontsluiting van de J.C. van Hattemweg voor fietsers en voetgangers naar de N521 is via het middeneiland. Ik vrees dat vooral de scholieren die vanuit de nieuwe wijk naar het Alkwin College of het Thamen fietsen, zich niet door het ontbreken van stoplichtvoorzieningen om aan de andere kant van de Bovenkerkerweg te komen, zullen laten tegenhouden, dat levert een onveilige situatie op.	Bovenkerkeweg op gaat. Tevens leidt de aanpassing van de aansluiting van de J.C. van Hattumweg op de Bovenkerkeweg tot een robuustere en verkeersveiligere situatie dan nu het geval is.	
b. Voor de bewoners, bezoekers aan de Bovenkerkerweg geldt dat de wachttijd inmiddels in de spits enkele minuten bedraagt om op de N521 te komen. Het komt voor dat de wachttijd oploopt tot 5 minuten, zeker als er een baan overgestoken moet worden. De bewoners zijn afhankelijk van buschauffeurs die je er tussen laten. De voorgestelde oplossing maakt het nog moeilijker om van het erf af te komen. Het midden eiland gaat dit probleem groter maken. Om in de spits met trage landbouwvoertuigen of vee dat in een aanhanger moet worden vervoerd het erf afkomen zal hier onmogelijk worden. De gemeente wordt verzocht te onderzoeken en ter plaatse te bekijken hoe de huidige bewoners van de Bovenkerkerweg 98 en 100 hun erven nu en in de toekomst kunnen blijven bereiken.	De gemeente onderkent dat de Bovenkerkerweg een drukke weg is, waardoor het niet te allen tijde mogelijk is om direct de Bovenkerkerweg op te komen. De aanpassing van de kruising J.C. van Hattumweg en Bovenkerkerweg (zie ook punt 2g) zorgt er wel voor dat verkeer op de Bovenkerkerweg langzamer zal gaan rijden, waardoor het gemakkelijker kan worden om de Bovenkerkerweg op te komen. Voor het overige verwijzen naar het antwoord van 2g.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

c. De gemeente wordt daarbij in overweging gegeven om te kijken naar logische alternatieve ontsluitingen. Voor zover daaraan voorbij wordt gegaan is het verzoek om in ieder geval te kiezen voor stoplichtvoorzieningen, zodat de wijkbewoners gegarandeerd weg kunnen en de bewoners van de Bovenkerkerweg nog een kans hebben om de weg op te komen. Dit zal allicht ook een levensreddende ingreep zijn voor fietsers en voetgangers die vanuit de wijk naar Uithoorn afreizen. Kortom: de gemeente zou alles overziende de ontsluiting van de Scheg Oost uitsluitend via de J.C. van Hattumweg en de Bovenkerkerweg opnieuw moeten bezien en kijken welke alternatieven er nog meer zijn (bijvoorbeeld door spreiding van de verkeersdruk over meerdere uitgangen en/of betere alternatieven waarbij rekening wordt gehouden met belangen van alle partijen (en niet alleen de bewoners van de Jasmijnlaan en Korianderlaan).	De uiteindelijke keuze voor de ontsluiting van De Scheg Oost is gemaakt door veel varianten voor ontsluiting te onderzoeken, zoals een ontsluiting direct op Westwijk-Zuidoost of richting het westen. In de integrale afweging van alle varianten is gebleken dat de nu voorziene ontsluiting leidt tot de beste en meest verkeersveilige ontsluiting met uiteindelijk de minste hinder voor alle belanghebbenden in de omgeving. Voor het overige verwijzen wij naar het antwoord van 2g.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
d. Tot slot verzoeken bezwaarmakers inzicht te geven in de correspondentie die de gemeente met de diverse stakeholders (waaronder het waterschap en de provincie) openbaar te maken over de ontsluiting van de Scheg-Oost via de J.C. van Hattumweg op de Bovenkerkerweg (N521). Dit laatste verzoek dient, voor zover nodig, als een WOB-verzoek te worden beschouwd	Dit verzoek heeft geen betrekking op (de scope van) het bestemmingsplan zelf en wordt separaat opgepakt.	Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.