

Nota van Beantwoording

Ontvangen zienswijzen en
beantwoording van de zienswijzen, op het

*Ontwerp
Bestemmingsplan
De Scheg Midden*

Amstelveen, oktober 2024



Wijze van beantwoording

Deze nota van beantwoording heeft betrekking op de zienswijzen op het ontwerp bestemmingsplan De Scheg Midden.

Op 20 december 2023 is het ontwerp bestemmingsplan voor een periode van zes weken ter visie gelegd, met een zienswijzentermijn t/m 30 januari 2024.

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 het geheel beoordeeld.

De ontvangen zienswijzen worden per indiener of per indieners puntsgewijs behandeld. De indieners van de zienswijzen worden geanonimiseerd en genummerd. In de linker kolom staat de nummering en een beknopte opsomming van de punten uit de brief of mail, en in de kolom daarnaast staat de beantwoording. In de rechterkolom staat aangegeven of de zienswijze leidt tot aanpassing van de regels en/of plankaart van het bestemmingsplan, met indien van toepassing een korte toelichting daarop (in de middelste kolom).



Samenvatting ingediende zienswijze	Beantwoording zienswijze per punt	Plan-aanpassing (indien ja)
1. Mail d.d. 3 januari 2024		
a. Volgens indiener is het uitgangspunt dat de hoofdontsluiting voor de Scheg Midden, en ook voor de Scheg West, gaat lopen via een nieuw aan te leggen weg door de nieuwe wijk die aansluit op de verlengde Hammerskjöldsingel en het Weldam. In de bijlagen van het bestemmingsplan wordt gesproken over het ontstaan van een sluiproute maar de gemeente geeft niet aan welke sluiproute dit is, aldus indiener.	De genoemde sluiproute in het verkeersonderzoeksrapport (bijlage ontwerp bestemmingsplan) betreft een route tussen de Legmeerdijk en Beneluxbaan via de Jane Addamslaan én Assering.	
b. Volgens indiener kan er slechts één sluiproute ontstaan en die loopt vanaf de zuidelijke Asserring via de Noorddammerweg tot aan de kruising met de J.C. van Hattumweg. Op deze kruising kan men rechtsaf de J.C. van Hattumweg op tot aan het Weldam en linksaf kan men naar de T-splitsing met de Meerlandenweg. En in beide gevallen kan dit ook in de tegengestelde richting. Indiener wijst de gemeente er op dat het stukje Noorddammerweg tussen de Asserring en de J.C. van Hattumweg nu niet bepaald geschikt is om als sluiproute te gaan functioneren. De weg heeft geen apart fietspad en een voetgangerspad ontbreekt. Wel is er aan beide zijden een onderbroken witte lijn waarop fietsmarkeringen staan aangegeven. Het weggedeelte tussen deze onderbroken lijnen is smal waardoor er maar één auto in één richting gebruik van kan maken. Als twee auto's elkaar naderen en elkaar moeten passeren komen deze op het 'fietsgedeelte' terecht en moeten de fietsers al heel gauw uitwijken naar de berm hetgeen ook geldt voor de voetgangers. Ook zwaar vrachtverkeer gebruikt nu de Noorddammerweg en dit zal met de nieuwe weg tussen het Weldam en de verlengde Hammerskjöldsingel minder worden. Maar het vrachtverkeer kan in het ontwerp bestemmingsplan gebruik blijven maken van de Noorddammerweg.	De verwachting is dat het verkeer op de Noorddammerweg tussen de Asserring en de J.C. van Hattumweg juist behoorlijk zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie, aangezien de Noorddammerweg ten zuiden van de J.C. van Hattumweg geknipt wordt en daardoor niet meer interessant is voor doorgaand verkeer.	



c. Indiener geeft aan dat de aan de Noorddammerweg liggende bruggetjes veelvuldig worden gebruikt door fietsers en voetgangers, vooral door schoolgaande kinderen. Als de complete Scheg gereed is zal het voetgangers- en fietsverkeer op de Noorddammerweg sterk toenemen, aldus indiener. Volgens indiener verzakt een deel van de Noorddammerweg nu al door het zware vrachtverkeer, en zitten in deze stukken weg honderden scheuren. Vrachtverkeer zou volgens indiener feitelijk nu al moeten worden verboden.	Door aanleg van de nieuwe infrastructuur van De Scheg verwacht de gemeente een forse afname van het auto- en vrachtverkeer op de Noorddammerweg tussen de Assering en de J.C. van Hattumweg. De verwachting is dat na aanleg hier alleen nog maar bestemmings(vracht)verkeer zal rijden.	
d. Volgens indiener moet het sluipverkeer op dit gedeelte van de Noorddammerweg worden geweerd. Dit kan op een eenvoudige wijze door in de J.C. van Hattumweg een tweetal knippen te leggen die alleen voor langzaam verkeer open blijven, aldus indiener. De eerste knip moet dan komen te liggen op het stukje J.C. van Hattumweg - Weldam en de tweede knip kan dan worden aangebracht op of nabij de Meerlandenweg. Volgens indiener zou plaats van deze knippen bepaald moeten worden in een te houden overleg tussen de bewoners van de J.C. van Hattumweg, de bewoners van de Meerlandenweg en de Gemeente Amstelveen. Aan het rechter gedeelte van J.C. van Hattumweg liggen 7 stuks woningen, aan het linker gedeelte 5 stuks woningen en aan de Meerlandenweg 2 stuks woningen. Bij sommige woningen liggen nog kassen en er is nog één caravanstelling. Met zo weinig bewoners moet een overeenstemming over de knippen mogelijk zijn, aldus indiener.	De Noorddammerweg wordt geknipt tussen de J.C. van Hattumweg en de nieuwe ontsluitingsweg door De Scheg. De J.C. van Hattumweg wordt geknipt ter hoogte van de spoorwegovergang. Verkeersmodel berekeningen laten zien dat door deze twee knippen er geen sprake meer is van sluipverkeer op de Noorddammerweg. Andere knippen zijn hierdoor (vooralsnog) niet nodig.	
e. Gezien de, volgens indiener, nu al optredende files op het zuidelijk gedeelte van de Assering, en dan vooral in de ochtend en de middag als de scholen beginnen en uitgaan, lijkt het indiener niet handig als de Noorddammerweg ook nog een sluip-route wordt. Derhalve vindt indiener dat al het doorgaande verkeer van de Meerlandenweg in noordelijke richting, het zuidelijk gedeelte van de Noorddammerweg in noordelijke richtingen alsmede het nieuwe verkeer van de Scheg Midden en de Scheg West 'gedwongen' moet worden om de nieuwe weg te gebruiken die ligt tussen het Weldam en de verlengde Hammerskjöldsingel.	De Noorddammerweg wordt geknipt tussen de nieuwe ontsluitingsweg en de J.C. van Hattumweg. Hierdoor wordt verkeer vanuit het zuiden gedwongen de nieuwe ontsluitingsweg te gebruiken.	



2. Mail en brief d.d. 18 januari 2024 (3 gezamenlijke indieners/grondeigenaren)		
a. Indieners geven aan dat in het ontwerpbestemmingsplan De Scheg Midden de onroerende zaken van indieners de enkelbestemming Woongebied – 1 hebben. Bouwen is enkel in het bouwvlak toegestaan. De locatie heeft de bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding - maximum twee-aaneen'. In de maatvoering is opgenomen dat het maximum aantal wooneenheden 1 betreft. Volgens indieners is in het ontwerpexploitatieplan de exploitatiebijdrage voor indieners gebaseerd op een twee-onder-een-kap woning én een vrijstaande woning. Indieners willen dat op dit punt het exploitatieplan wordt aangepast.	De reactie op deze zienswijze is grotendeels opgenomen in de Nota van Beantwoording zienswijzen ontwerp exploitatieplan De Scheg Midden. Het bestemmingsplan staat inderdaad één woning toe op het perceel van indieners. Volledigheidshalve is de bouwaanduiding aangepast naar 'vrijstaand'. Tevens is het vlak van het maximum aantal wooneenheden, met aantal 1, zodanig aangepast dat het precies op het bouwvlak van het perceel van indiener ligt.	Ja. De bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding - maximum twee-aaneen' is veranderd in 'vrijstaand'. De ligging van 'maximum aantal wooneenheden' is aangepast.
3. Brief/post d.d. 25 januari 2024		
a. Indiener geeft aan niet tegen de komst van nieuwe woningen in het gebied De Scheg te zijn. Wel maakt indiener zich ernstig zorgen over de gekozen ontsluitingsroute en de gevolgen hiervan zoals het verkeerslawaaï en de verkeersveiligheid. De hoofdontsluitingsweg komt namelijk direct uit in een drukke woonwijk waar indiener woont. Volgens indiener is de gekozen ontsluiting ruimtelijk niet aanvaardbaar en zijn de belangen van omwonende onvoldoende afgewogen.	Zoals eerder toegelicht bij het bestemmingsplan De Scheg West, worden in de omgeving van indiener maatregelen getroffen en zijn voorwaarden opgelegd voor de woningbouw in De Scheg West welke vooruitloopt op De Scheg Midden. Daarmee is de gekozen ontsluiting ruimtelijk aanvaardbaar en zijn de belangen van omwonende voldoende afgewogen.	
b. <i>Verkeer</i> Voor de ontwikkeling en plannen van De Scheg West en Midden is gezamenlijk een verkeersonderzoek uitgevoerd door Goudappel. Met	De planvariant IV is op een later moment in de fase richting vaststelling bestemmingsplan De Scheg West	



dit verkeersonderzoek is inzicht verkregen in de verkeerskundige effecten van de woning bouwontwikkeling. In dit onderzoek zijn een viertal varianten getoetst, namelijk: - Planvariant I: met ontwikkeling De Scheg en ontsluiting daarvan via de Weldam en de verlengde Hammarskjöldsingel. - Planvariant II. met ontwikkeling De Scheg en ontsluiting daarvan via de Weldam, de verlengde Hammarskjöldsingel en een extra ontsluiting op de Legmeerdijk. - Planvariant III: met ontwikkeling De Scheg en ontsluiting daarvan via de Weldam en een nieuwe ontsluiting op de Legmeerdijk. - Planvariant IV: met ontwikkeling De Scheg en ontsluiting daarvan via twee nieuwe ontsluitingen op de Legmeerdijk, zonder ontsluiting via de Weldam en verlengde Hammarskjöldsingel. Opvallend volgens indiener is dat planvariant IV in het vastgestelde bestemmingsplan De Scheg West niet is onderzocht terwijl tijdens zowel de voorfase als de zienswijze fase er vele bezwaren zijn ingediend tegen de gekozen planvariant en er juist op gehamerd is om te kijken naar andere alternatieve ontsluitingsroutes. Nu blijkt plotseling dat er dus toch nog een extra variant mogelijk is, namelijk planvariant IV. In de toelichting op het bestemmingsplan De Scheg Midden wordt vervolgens aangegeven dat planvariant IV niet mogelijk is vanwege het vastgestelde bestemmingsplan De Scheg West. Was er, volgens indiener, eerder dus wel een zeer goede optie aanwezig door het aanleggen van twee nieuwe ontsluitingen op de Legmeerdijk, wordt dit nu afgewezen vanwege het eerder vastgestelde bestemmingsplan De Scheg West. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 18 oktober 2023 en is dus heel recent. Ten tijde van de vaststelling was uiteraard al planvariant IV bekend en volgens indiener had ook deze planvariant mee moeten worden genomen in het bestemmingsplan De Scheg West. Hierbij had dit bestemmingsplan anders kunnen worden ingericht, aldus indiener. Het argument dat planvariant IV niet mogelijk is vanwege de vaststelling van het bestemmingsplan De Scheg West is volgens indiener dan ook niet valide. Hetzelfde geldt overigens ook voor planvariant II en III, aldus indiener. Deze varianten waren eerder bij de vaststelling van het bestemmingsplan West mogelijk en zijn	onderzocht. De resultaten van dit onderzoek zijn evenwel vóór de vaststelling van het bestemmingsplan ter kennis gebracht aan de raad. Het verkeers-onderzoek met daarin planvariant IV gaf de raad geen aanleiding om het bestemmingsplan De Scheg West niet of gewijzigd vast te stellen. De planvariant IV is onderzocht op verzoek van bewoners van Westwijk en laat zien dat deze planvariant tot een (zeer) hoge verkeersdruk elders leidt, voornamelijk op de Legmeerdijk. De planvariant IV is door bewoners pas enkele weken voorafgaand aan de besluitvorming over het bestemmingsplan De Scheg West aan de gemeente voorgelegd. Daarom maakt het verkeersonderzoek met planvariant IV geen deel uit van de bijlagen van het bestemmingsplan De Scheg West, maar wel van de bijlagen van het (ontwerp) bestemmingsplan De Scheg Midden. Aangezien de gemeenteraad in de besluitvorming over het bestemmingsplan De Scheg West heeft gekozen voor planvariant I zijn de planvarianten II, III en IV niet meer aan de orde voor het bestemmingsplan De Scheg Midden. Voor het (ontwerp) bestemmingsplan De Scheg Midden blijft hetzelfde verkeersonderzoek van toepassing aangezien planvariant I de relevante situatie is voor De Scheg Midden (in combinatie met West). Uit het verkeersonderzoek is gebleken dat verkeerskundig planvariant IV ongewenst is. Tevens heeft de provincie aan de gemeente laten weten dat een extra aansluiting op de Legmeerdijk niet aan de orde is. De provincie geeft aan bij voorkeur geen extra aansluitingen te wensen op de Legmeerdijk als dit verkeerskundig gezien niet direct noodzakelijk is.	
---	--	--



volgens indiener ook nu gewoon mogelijk. De onderbouwing voor de gekozen planvariant I is dan ook onvoldoende, aldus indiener. Terzake de diverse planvarianten merkt indiener nog het volgende op: De gekozen planvariant I leidt ertoe dat bij de woning van indiener de verkeersintensiteit per etmaal toeneemt van 700 naar 4.800. Een zeer forse toename. Bij planvariant II blijft de verkeersintensiteit nog altijd erg hoog maar wel een stuk lager, namelijk 3.100 in plaats van 4.800. Uit het onderzoek blijkt dat de realisatie van de extra verbinding, lees de ontsluiting rechtstreeks op de Legmeerdijk, ervoor zorgt dat de Weldam en Jane Addamslaan rustiger worden. In het onderzoek staat echter ook dat de intensiteiten op de Weldam en Jane Addamslaan, vanuit verkeerskundig oogpunt, het niet noodzakelijk maakt dat er een extra aansluiting wordt gerealiseerd via de Legmeerdijk. Maar volgens indiener dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening niet alleen te worden gekeken naar wat verkeerskundig mogelijk is. Er dient ook rekening te worden gehouden met de leefbaarheid van een wijk, met de verkeersveiligheid en de geluidsoverlast. Volgens indiener worden de nadelen van de gekozen ontsluitingsroute met onderhavig besluit teveel afgewikkeld op indiener en andere omwonende van de Weldam ter bescherming van de belangen van een enkeling die mogelijk wordt benadeeld door een extra aansluiting bij de Legmeerdijk. Indiener geeft aan dat de voorkeur van indiener overigens uit gaat naar planvariant IV. Deze planvariant zorgt ervoor dat er fors minder verkeer door de Weldam rijdt, namelijk een afname van de verkeersintensiteit van 700 naar 100. Deze afname is nodig aangezien de Weldam midden in een drukke woonwijk ligt en hier diverse verkeersdeelnemers elkaar tegenkomen op de weg. Indiener geeft aan dat op dit moment al een bouwweg gerealiseerd is bij de ontsluitingsweg van planvariant IV. Deze bouwweg laat volgens indiener goed zien dat het dus mogelijk is om hier een weg te realiseren alsook dat deze ontsluitingsroute werkt om te voorkomen dat verkeer dwars door bestaande woonwijken rijdt.	Het provinciale beleid zet in op zo min mogelijk (nieuwe) aansluitingen op provinciale wegen uit het oogpunt van verkeersveiligheid en de doorstroming. Een rechtstreekse aansluiting op de Legmeerdijk past dan ook niet binnen het provinciaal beleid. Gelet hierop is in de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan het volgende aangegeven: "Het bestemmingsplan De Scheg West (en het onderhavige bestemmingsplan) maakt de realisatie van een extra/rechtstreekse aansluiting op de Legmeerdijk, en dus de planvarianten 2, 3 en 4, niet mogelijk." De toelichting van het onderhavige bestemmingsplan De Scheg Midden heeft uiteraard geen betrekking op de onderbouwing van de keuzes die in (het kader van) het bestemmingsplan De Scheg West zijn gemaakt. De gemeente stelt zich op het standpunt dat de gekozen planvariant I zorgvuldig is onderzocht en gemotiveerd. Voor zover deze zienswijze op het onderhavige ontwerp bestemmingsplan De Scheg Midden inhoudelijk betrekking heeft op het vastgestelde bestemmingsplan De Scheg West, verwijst de gemeente naar de stukken behorende bij het bestemmingsplan De Scheg West. Daarbij is de goede ruimtelijke ordening onderbouwd, met de toepassing van verkeers- en geluidsmaatregelen. Een tijdelijke bouwweg is niet te vergelijken met een permanente aansluiting. De tijdelijke aansluiting voor bouwverkeer wordt door de provincie aanvaard. De betreffende inrit/uitrit bestond reeds, en is geschikt gemaakt voor bouwverkeer.	
---	--	--



c. <i>Verkeersveiligheid</i> Volgens indiener wordt in het bestemmingsplan maar ook in de toelichting onvoldoende rekening gehouden met het aspect verkeersveiligheid. Volgens indiener wordt ook nauwelijks aandacht besteed aan verkeersveiligheid in het verkeersonderzoek. Indiener vindt dit een omissie aangezien de sterke toename van verkeersintensiteiten midden in een drukke woonwijk juist leidt tot verkeersonveiligheid, aldus indiener. De gekozen ontsluitingsvariant leidt volgens indiener tot onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersveiligheid in de directe omgeving van het plangebied.	In het verkeersonderzoek is een analyse van verkeerseffecten op wegvakniveau gedaan, waarbij de verkeersveiligheid is betrokken. Met behulp van de wegenscan is op basis van weg- en omgevingskenmerken bepaald wat wenselijke intensiteiten zijn voor de functie en inrichting van de straat. In het kader van verkeersveiligheid is het wenselijk dat dit op elkaar aansluit. In de praktijk is het mogelijk om meer verkeer over een betreffend wegvak te laten rijden, maar de kans op hinder en mogelijk onveilige situaties is dan aanwezig. De te verwachten intensiteiten volgend uit de modelstudie zijn getoetst aan de wenselijke intensiteiten op de diverse wegvakken. Op pagina 40 van het verkeersonderzoek is te zien dat, voor de wegen met een door planvariant 1 verwachte verkeersverandering, de verkeersintensiteiten op de Weldam, James Addamslaan en Hammarskjöldsingel onder de streefwaarde van de etmaalintensiteit blijven. Bij de streefwaarde is het aspect verkeersveiligheid betrokken (zie pagina 39 van het verkeersonderzoek). De verkeersintensiteit op de Asserring ligt reeds enigszins boven de streefwaarde, en neemt slechts beperkt toe. De verkeerssituatie op de Asserring is niet optimaal in relatie tot de streefwaarde vanwege de geparkeerde auto's. In de stelling van indiener dat er sprake is van een sterke toename van verkeersintensiteiten midden in een woonwijk kan de gemeente zich niet vinden. Op de Weldam en een deel van de Hammarskjöldsingel is sprake van een sterke toename, maar liggen de verkeersintensiteiten ruim onder de streefwaarde. Voor de gekozen ontsluitingsvariant (planvariant 1) hoeft niet te worden verwacht dat deze tot	
--	--	--



	onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersveiligheid leidt.	
d. <i>Geluid</i> Als verder wordt gekozen voor planvariant II of IV dan was er mogelijk geen nader besluit nodig voor de vaststelling hogere grenswaarden geluid. Door het college is namelijk het besluit hogere grenswaarden geluid genomen vanwege een te hoge geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde voor het realiseren van het bestemmingsplan De Scheg West. Uit onderzoek blijkt dat een hogere grenswaarde nodig is vanwege de geluidsbelasting(toename) door verkeer op de Weldam. Ook wordt in het onderzoek aangegeven dat ondanks het toepassen van stiller wegdek er nog steeds een toename is van geluidsbelasting. Volgens indiener zorgt de gekozen variant dan ook voor een (te) sterke toename van geluid wat leidt tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indiener betoogt dan ook dat de nadelige gevolgen van het plan onevenredig zijn in verhouding tot de met het plan te dienen doelen.	Met de maatregelen beschreven en opgenomen in de stukken van het bestemmingsplan De Scheg West en het besluit hogere grenswaarden geluid De Scheg West, zijn er geen onevenredige nadelige gevolgen met de gekozen planvariant I. Tevens leidt planvariant II niet tot een wezenlijk andere (geluid)situatie dan planvariant I. Planvarianten II, III en IV zijn niet meer aan de orde.	
4. Vastgoedplan – Mail en brief d.d. 26 januari 2024		
a. Vastgoedplan heeft ten aanzien van het voorontwerp bestemmingsplan 'De Scheg Midden' een inspraakreactie ingediend op 28 oktober 2022. De inspraakreactie van Vastgoedplan op het voorontwerp bestemmingsplan gaat over de invulling van het meest zuidwestelijk gelegen deel van het plan, meer specifiek percelen 10328, 10553, 10837 en 10838. Indiener/Vastgoedplan presenteert in de inspraakreactie een gewijzigde verkaveling die meer woningen oplevert en volgens indiener meer transparantie biedt richting het water. De individuele waterwoningen volgen de Schiphol geluidscontour en de tuinen vormen volgens indiener een natuurlijke overgang naar het water. Door de tuinen door te zetten voorbij de geluidscontour wordt deze ruimte	Allereerst wordt opgemerkt dat Vastgoedplan/indiener aangeeft in de bijlage van de zienswijze dat de gronden van de percelen 10328 en 10553 reeds zijn verkocht aan een ontwikkelaar. Op perceel 10838 is geen woningbouw mogelijk en op perceel 10837 kan één woning worden gebouwd; dit gelet op de LIB-contour. Daarbij wordt opgemerkt dat Vastgoedplan zeer beperkt mede-eigenaar is van de percelen 10328,	



nuttig ingezet, aldus indiener. Deze verkaveling biedt volgens indiener een meer efficiënte infrastructuur waardoor ook het onderhoud voor de gemeente Amstelveen minder wordt. Dit voorstel brengt volgens indiener stedenbouwkundige, ruimtelijke en efficiënte verbeteringen met zich mee ten opzichte van het huidige ontwerp van de gemeente. In de Nota van Beantwoording inspraakreacties is gereageerd op de inspraakreactie van indiener. De in de inspraakreactie van indiener voorgestelde planaanpassing, wordt onwenselijk geacht door de gemeenteraad. Ter onderbouwing wordt gesteld dat grote kavels momenteel niet goed verkopen. De voorgestelde kavels zouden daarnaast niet passen binnen de visie en kaders die eerder door gemeenteraad zijn vastgesteld. Indiener stelt zich op het standpunt dat de gemeenteraad ten onrechte haar ontwerp terzijde heeft geschoven. Indiener merkt hier het volgende over op: De gemeenteraad dient bij de vaststelling van een bestemmingsplan rekening te houden met een particulier initiatief betreffende ruimtelijke ontwikkelingen, voor zover dat initiatief (I) voldoende concreet is, (II) tijdig kenbaar is gemaakt en (III) ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan, op basis van de op dat moment bekende gegevens, de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het initiatief kan worden beoordeeld. Als de gemeenteraad onvoldoende inzichtelijk heeft gemaakt hoe de afweging van een alternatief (particulier initiatief) heeft plaatsgevonden, dan is het plan in strijd met artikel 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) ondeugdelijk gemotiveerd. Indiener geeft aan dat de gemeenteraad bij de keuze van een bestemming een afweging moet maken van alle belangen die betrokken zijn bij de vaststelling van het plan. Daarbij heeft de gemeenteraad beleidsruimte. De voor- en nadelen van alternatieven moeten in die afweging worden meegenomen. Indiener geeft aan dat uit de nota van beantwoording niet blijkt op welke manier de gemeenteraad de verschillende betrokken belangen (waaronder die van indiener) heeft afgewogen om tot de conclusie te komen dat het alternatieve plan dat indiener heeft ingediend moet worden afgewezen. Weliswaar noemt de gemeenteraad twee argumenten waarom zij het plan onwenselijk vindt, maar licht zij	10553 en 10837, en geen eigenaar is van perceel 10838 (stand 26-7-2024). De gemeente ziet geen voordelen in het voorstel van indiener. Het voorstel van indiener heeft als nadeel dat groen en water moeten worden opgeofferd, door lange tuinen en steigers te plaatsen in de LIB-5-zone. Het gestelde van maximum van 25 woningen per hectare, wil niet zeggen dat de dichtheid van 25 woningen per hectare per sé zou moeten worden bereikt of tot een beter plan zou leiden. De gemeente hanteert de LIB-contourlijn voor de begrenzing van woningbouw en het ontwerp van het woongebied. Daarbij wordt door de gemeente, in tegenstelling tot het voorstel van indiener, niet gekozen voor smalle langgerekte woonpercelen om maar extra woonkaveloppervlak, ten koste van openbare ruimte, te creëren. Daarnaast plaatst indiener bijbehorende bouwwerken (uitbouwen) binnen de LIB-5-zone. De woningen in het voorstel van indiener liggen in de LIB-5-zone, waarmee het voorstel niet voldoet aan de regels van het LIB. De door indiener ontworpen smalle langgerekte woonpercelen worden door de gemeente als een bijkomend nadeel van het alternatief gezien. De langgerekte percelen kennen lange brede steigers, en een hoekige en tandende vorm liggende in/aan een waterpartij, waarbij deze waterpartij een kartelende/tandende vorm heeft. Dit ontwerp past niet binnen het landschappelijk beleid. Bij het plan dient qua structuur rekening te worden gehouden met de kenmerken van de polder. Het voorstel van indiener sluit niet aan bij de kenmerken van de polder.	
---	--	--



verder niet toe waar die argumenten op gebaseerd zijn. Het plan zou onverkoopbaar zijn en niet in lijn met de visie en kaders. Volgens indiener is het onduidelijk waarom het alternatieve plan van indiener niet zou verkopen. De verkoopbaarheid van een plan is afhankelijk van marktwerking, die binnen korte termijn kan fluctueren van hoog naar laag. Indiener vraagt zich daarom af hoe de gemeenteraad (zonder nadere onderbouwing) op dit moment kan inschatten hoe de markt zich gaat ontwikkelen en daarbij tot de conclusie komt dat het alternatieve plan van indiener niet gaat verkopen. Indiener betwist dat het plan niet zou passen binnen de gestelde visie en kaders, waarbij overigens onduidelijk is op welke kaders en visie bedoeld wordt in de nota van beantwoording. Tot slot merkt indiener op dat indiener niet is betrokken bij de verdere behandeling van het ontwerp bestemmingsplan. Indiener heeft meer dan een jaar moeten wachten voordat indiener reactie ontving op de inspraakreactie. Volgens indiener heeft de gemeenteraad onvoldoende inzichtelijk gemaakt hoe de afweging bij het wel of niet betrekken van het initiatief van indiener heeft plaatsgevonden en waarom het alternatieve plan financieel niet haalbaar is of niet past binnen gestelde kaders.	Bij voorgaande merkt de gemeente op dat uit de planuitvoering van De Scheg Oost is gebleken dat dergelijke grote langgerekte kavels (momenteel) niet verkopen. De gemeente vindt het belangrijk om kaders te scheppen voor woningbouw voor een grotere doelgroep en waarvan de kans groter is dat deze wordt verkocht. Het planvoorstel van indiener past niet binnen de Beeldkwaliteitsvisie voor De Scheg en het Ruimtelijk Raamwerk De Scheg. De Beeldkwaliteitsvisie en het Ruimtelijk Raamwerk zijn de basis voor het beeldkwaliteitsplan en stedenbouwkundig plan De Scheg Midden. Een onderbouwing met betrekking tot specifiek de financiële haalbaarheid van het planvoorstel van indiener is niet aan de orde. Voorts heeft de gemeente niet gesteld dat het planvoorstel van indiener niet financieel haalbaar zou zijn.	
b. Alternatief voorstel opnieuw in afweging meenemen. Indiener betwist aldus dat het planvoorstel niet past binnen de visie en kaders die door de gemeenteraad zijn vastgesteld. Indiener stelt dat het planvoorstel in ieder geval wel past binnen de visie en kaders zoals opgenomen in hoofdstuk 3 van de plantoelichting bij het bestemmingsplan. Een belangrijk uitgangspunt uit hoofdstuk 3 van de plantoelichting is dat de (gemiddelde) dichtheid voor de Scheg Midden onder de 25 woningen per hectare blijft. Dit uitgangspunt blijft ook in het	De tekst in paragraaf 3.2 van de plantoelichting betreft niet de tekst van de Ontwikkelvisie en het Ruimtelijk Raamwerk De Scheg, maar betreft een planbeschrijving grotendeels gebaseerd op het stedenbouwkundig plan en het beeldkwaliteitsplan De Scheg Midden. De gemeente kan zich niet vinden in de stelling van indiener dat het planvoorstel van indiener past	



planvoorstel van indiener haalbaar. In hoofdstuk 3 van de plantoelichting is opgenomen dat aan de randen van het gebied grotere kavels komen. Het planvoorstel van indiener is hiermee in overeenstemming, aldus indiener. Tot slot is er door de concentratie van individuele woningen aan de zuidrand van het plangebied meer openbare ruimte over tussen de bebouwing, waardoor de losse structuur en het dorpse karakter (ontmoeting-groen) wordt benadrukt. Ook dit sluit aan bij de visie en kaders van de gemeenteraad. Volgens indiener sluit het planvoorstel van indiener ook goed aan bij het ontwerp beeldkwaliteitsplan, dat als bijlage 2 is bijgevoegd bij het ontwerp bestemmingsplan. Volgens het ontwerp beeldkwaliteitsplan wordt er geprobeerd om een informele en ontspannen sfeer te bereiken en komen er groene straten en hofjes. Er moet een gevoel van dorps wonen ontstaan. Het (gebruiks)groen wordt een plek waar bewoners elkaar kunnen ontmoeten en kunnen recreëren. Zoals vermeld wordt in het planvoorstel van indiener de losse structuur en het dorpse karakter (ontmoeting-groen) benadrukt. Naast dat volgens indiener het planvoorstel voldoet aan de visie en kaders uit hoofdstuk 3 bij het bestemmingsplan en aansluit bij het ontwerp beeldkwaliteitsplan, is het planvoorstel ook een verbetering, aldus indiener. Zoals vermeld presenteert indiener een gewijzigde verkaveling die meer woningen oplevert en meer transparantie biedt richting het water. Door de individuele woningen waarbij ruimte is tussen de bebouwing wordt het dorpse karakter (ontmoeting groen) beter benadrukt, aldus indiener. In het planvoorstel van indiener wordt volgens indiener de beschikbare ruimte beter benut en biedt volgens indiener verkaveling een meer efficiënte infrastructuur waardoor ook het onderhoud voor de gemeente Amstelveen minder wordt.	binnen de visie en kaders zoals opgenomen in hoofdstuk 3 (in paragraaf 3.1) van de plantoelichting bij het bestemmingsplan. Het planvoorstel voldoet weliswaar aan het uitgangspunt van ten hoogste 25 woningen per hectare, maar naar het oordeel van de gemeente gaan de overige vergelijkingen van indiener niet op. In de plantoelichting staat het volgende: "De randen van De Scheg Midden en West vormen een onderdeel van de lintenstructuur. De woningen aan de linten worden ingepast tussen de bestaande bebouwing. Aan de randen komen veelal grotere kavels." In de planbeschrijving worden met de randen, in relatie tot de grote kavels, de linten bedoeld. De zuidelijke (en oostelijke) rand van het plangebied betreft geen lint. Het planvoorstel van indiener past niet binnen de Beeldkwaliteitsvisie voor De Scheg en het Ruimtelijk Raamwerk De Scheg. De Beeldkwaliteitsvisie en het Ruimtelijk Raamwerk zijn de basis voor het Beeldkwaliteitsplan De Scheg Midden en het stedenbouwkundig plan. In het Ruimtelijk Raamwerk staat een ander ontwerpuitgangspunt voor de strook langs de LIB-lijn en de landschappelijke zone, dan het ontwerp van indiener. Gelet op de kaart van het Ruimtelijk Raamwerk De Scheg, past het initiatief qua oriëntatie van de woningen niet in het beleidsuitgangspunt. In het planvoorstel van indiener worden de woningen met de achtergevels naar de landschappelijke zone georiënteerd. Echter, in zowel het Ruimtelijk Raamwerk als in de Beeldkwaliteitsvisie is vastgelegd dat woningen in deze rand van het groengebied met voorgevels op dat gebied georiënteerd moeten zijn. Hiervan kan slechts bij uitzondering worden	
---	---	--



	afgeweken. De opzet van de zuidzijde in het planvoorstel gaat uit van uitsluitend woningen die met hun achterzijde naar het groengebied georiënteerd zijn. Hiermee is het voorstel in strijd met het ontwerpuitgangspunt. In het Ruimtelijk Raamwerk (p.20) staat over beeldkwaliteit het volgende: Er dient sprake te zijn van een groene overgangszone tussen de meest zuidelijke woonbebouwing van Amstelveen en het agrarisch buitengebied. Het planvoorstel van indiener komt daar onvoldoende aan tegemoet. De gemeente ziet geen aanleiding om het stedenbouwkundig plan en bestemmingsplan op het voorstel van indiener aan te passen.	
c. Indiener begrijpt dan ook niet waarom de gemeenteraad weigert het planvoorstel van indiener over te nemen. Dit zou eenvoudig mogelijk zijn door bijvoorbeeld de grenzen van de bestemming Woongebied-1 te verleggen, of de functiemogelijkheden binnen de bestemming Groen te vergroten, aldus indiener. Zo maar ook op andere manieren kunnen volgens indiener de mogelijkheden voor ruimte worden vergroot. Ook wordt hiermee aangesloten bij het stedenbouwkundig geheel van de ontwikkeling en de wens om woningen toe te voegen aan de woonvoorraad van de gemeente Amstelveen, aldus indiener. Het alternatieve plan wordt om voorgaande reden opnieuw voorgelegd aan de gemeente om in overweging te nemen bij vaststellen van het bestemmingsplan. Indiener treedt graag met de gemeente in overleg over hoe het alternatieve voorstel in het bestemmingsplan zou kunnen worden ingepast, met als doel de verbetering en verruiming van planmogelijkheden ten behoeve van projectgebied de Scheg.	Voorgaand is toegelicht waarom het planvoorstel van indiener niet wordt overgenomen. Het verhogen van het aantal woningen en/of het verleggen van de grenzen van de bestemming 'Woongebied – 1' en/of het vergroten van de functiemogelijkheden binnen de bestemming 'Groen' is dan ook niet aan de orde. Opgemerkt wordt dat het bestemmingsplan ook andere ontwerpen/bouwplannen dan het ontwerp van het stedenbouwkundig plan mogelijk maakt.	



5. Waternet, namens het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) – Mail d.d. 26 januari 2024		
a. Waternet geeft aan dat de woonwijk aangesloten zal worden op het peil van Westwijk. Daarom is het van essentieel belang om de resultaten vanuit het vooronderzoek peilbesluit mee te nemen in dit project. Met name als het gaat over compenserende maatregelen in verband met de peilverhoging en de aanpassingen van de kunstwerken om het nieuwe peil mogelijk te maken.	In de watertoets van het bestemmingsplan staan de aanpassingen van de kunstwerken, ook in het kader van de peilverhoging, benoemd. In het plangebied wordt het maaiveld verhoogd, mede vanwege het verhogen van het waterpeil. Aan de zuidzijde van het plangebied zijn watergangen met een lager waterpeil (het huidige peil) aanwezig en worden watergangen met een lager waterpeil (het huidige peil) aangelegd.	
b. In het bestemmingsplan staat dat de verharding boven de 1.000 m2 grens komt. Hierdoor is een vergunning noodzakelijk. Volgens Waternet betekent dit dat er aangetoond dient te worden hoe deze verharding gecompenseerd dient te worden. Ook zal er volgens Waternet doorgerekend moeten worden of de genomen maatregelen effect hebben als compensatie voor de verharding. Extra waterberging door middel van extra te graven oppervlaktewater heeft de voorkeur. Hemelwater moet waar mogelijk eerst vastgehouden worden in het gebied voordat het wordt afgevoerd. Hierbij kan worden gedacht aan infiltratiekratten in de ondergrond, wadi's, een vijver met afwateringsduiker of extra open wateroppervlak.	In de watertoets van het bestemmingsplan is inzicht gegeven in hoe de compensatie kan plaatsvinden. Bij de vergunningverlening kan het exacte compensatie-effect worden meegenomen. Het plan gaat uit van extra waterberging door middel van extra te graven oppervlaktewater.	
c. Waternet geeft aan bij voorkeur geen bomen langs watergangen te willen in verband met bladval in de watergang en de nutriënten die daarbij vrijkomen. Voor de waterkwaliteit zijn overheden gezamenlijk verplicht deze te verbeteren door de KRW-wetgeving. Er mag door de ontwikkeling geen achteruitgang optreden. Waternet geeft aan dat taluds van 1:3 of flauwer minimaal nodig zijn voor natuurvriendelijke oevers. De eventueel te verbreden watergangen moeten volgens Waternet met verschillende dieptes worden ontworpen, zodat er verschillende biotopen ontstaan voor	De inrichting van het plangebied met bomen is een uitvoeringsaspect. Bij de vergunningverlening voor de nieuwe watergangen kan het (niet) plaatsen van bomen worden meegenomen. De gemeente gaat uiteraard ook uit van een waterkwaliteit die voldoet aan de KRW. De natuurvriendelijke oevers zullen met een talud van 1:3 of flauwer worden aangelegd. De variatie in	



organismen. Dit komt de waterkwaliteit en daarmee de KRW-doelstelling ten goede.	dieptes van watergangen is tevens een uitvoeringsaspect.	
d. Waternet adviseert om minimaal rekening te houden met regenbuien van 70 mm per m2 per uur, en dergelijke regenbuien goed te kunnen (blijven) verwerken om overlast te voorkomen.	Het Actieplan Klimaatadaptatie 2021-2026 van de gemeente Amstelveen houdt rekening met verwerking van regenbuien van 70 mm per uur.	
e. Er is afstemming en overleg met het waterschap AGV nodig, voor een soepele vergunningverlening, want er zijn volgens Waternet wel degelijk risico's voor het watersysteem. Daarnaast hangt volgens Waternet alles af van het te nemen peilbesluit en is het belangrijk om het project goed af te stemmen op de resultaten van het vooronderzoek peilbesluit. Verder geeft Waternet aan vooralsnog geen knelpunten te zien, en uit te kijken naar de verdere uitwerking van dit project.	Er vindt momenteel reeds overleg plaats tussen de gemeente en het waterschap AGV over het gewenste peilbesluit. Bij de vergunningverlening zal ook overleg en afstemming plaatsvinden. In principe kan het project ook uitgevoerd worden zonder een peilverhoging. Het streven is uiteraard om te komen tot een peilbesluit (zijnde een besluit van het waterschap) met een peilverhoging.	
6. Mail d.d. 26 januari 2024		
a. Indiener geeft aan dat in het huidige voorliggende bestemmingsplan De Scheg Midden, de locatie J.C. van Hattumweg 5 buiten het ontwerp bestemmingsplan is gelaten en deze locatie de huidige bestemming agrarisch heeft behouden. Indiener geeft (daarbij) aan dat indiener allereerst graag zou willen dat de huidige bestemming van de locatie J.C. van Hattumweg nummer 5 van agrarisch wordt omgezet naar wonen. Dit doet volgens indiener recht aan de huidige situatie waarin er geen tuinbouwbedrijf op deze locatie wordt geëxploiteerd. Tevens zou dit de ontwikkeling van het gehele bestemmingsplan in hoge mate vergemakkelijken, aangezien een afwijking van de richtafstand van 30 meter dan niet meer noodzakelijk zou zijn en hiermee tevens de kwaliteit van leefomgeving zou worden vergroot (dit gelet op paragraaf 7.9 toelichting van het ontwerp bestemmingsplan).	De locatie J.C. van Hattumweg 5 is inderdaad niet in het ontwerp bestemmingsplan opgenomen. Indiener heeft in de fase van het voorontwerp bestemmingsplan (in de inspraakreactie of daarna) niet aangegeven te willen worden meegenomen in het ontwerp bestemmingsplan met een nieuwe bestemming of de huidige bestemming. Naar aanleiding van het verzoek in de zienswijze en het gewijzigde verzoek per e-mail, heeft overleg met de indiener plaatsgevonden. Daarbij is gehoor gegeven aan de wens van de indiener en is het gewijzigde verzoek gehonoreerd. Dit betekent dat de gronden aan de J.C. van Hattumweg merendeels, behoudens één nieuw gecreëerd kadastraal perceel,	Ja. Uitbreiding plangebied, en daarin de omzetting van de bestemming 'Agrarisch – Glastuinbouw Bedrijfswoning' naar 'Wonen, Tuin en Woongebied – 3'.



Indiener heeft later per e-mail het verzoek om het perceel J.C. van Hattumweg 5 toe te voegen aan het plangebied van het bestemmingsplan gedeeltelijk ingetrokken. In de tussentijd is de kadastrale situatie van het perceel veranderd, waarbij het oorspronkelijke perceel is opgesplitst in meerdere kleinere percelen. Indiener verzoekt nu om één van deze nieuw gecreëerde percelen alsnog buiten het plangebied te laten. Voor de overige delen van het oorspronkelijke perceel blijft het verzoek om deze binnen het plangebied op te nemen, gehandhaafd.	is toegevoegd aan het plangebied. De agrarische glastuinbouw bestemming is daarbij grotendeels omgezet naar woonbestemmingen. (Dit wordt hieronder bij b. toegelicht). Paragraaf 7.9 van de plantoelichting is daarmee tevens aangepast. Het glastuinbouwbedrijf is beëindigd en bestaat niet meer.	
b. Daarnaast wil indiener graag dat het deel ten westen van de bestaande woning van de locatie J.C. van Hattumweg 5, waar zich nu een waterbassin en perceel weiland bevindt, wordt toegevoegd aan het plangebied, met de bestemming Woongebied-1. In dit toegevoegde deel met de bestemming Woongebied-1 zou indiener graag twee woningen willen realiseren. Volgens indiener is hier ruimte voor zoals in de concept-beeldkwaliteitsvisie van de Scheg staat vermeld (zie p15: De linten J.C. van Hattumweg, Meerlandenweg, Noorddammerweg vormen bestaande wegen. Langs deze wegen zijn enkele vrijstaande woonhuizen gelegen. Om de structuur van de lintbebouwing verder te versterken is gekozen om tussen de bestaande woningen nieuwe woningen op vrije kavels toe te voegen die passen binnen de filosofie en opzet van de losse woonbebouwing langs deze bestaande linten. Hierdoor blijft de typering van losse woonbebouwing ook met de invulling van lege ruimtes tussen de bestaande woonbebouwing gewaarborgd). Indiener heeft later per e-mail het verzoek om het perceel J.C. van Hattumweg 5 toe te voegen aan het plangebied van het bestemmingsplan gedeeltelijk ingetrokken. In de tussentijd is de kadastrale situatie van het perceel veranderd, waarbij het oorspronkelijke perceel is opgesplitst in meerdere kleinere percelen. Indiener verzoekt nu om één van deze nieuw gecreëerde percelen alsnog buiten het plangebied te laten en daarmee één van de twee	Naar aanleiding van het verzoek in de zienswijze en het gewijzigde verzoek per e-mail, heeft overleg met de indiener plaatsgevonden. Daarbij is het gewijzigde perceel van indiener toegevoegd aan het plangebied met nieuwe bestemmingen. Omdat het glastuinbouwbedrijf niet meer bestaat, is de planologische bedrijfswoning (de aanwezige woning) omgezet naar een reguliere woning met tuin, achterterrein en bijgebouw, met de bestemmingen 'Wonen' en 'Tuin'. Aangezien een glastuinbouwbedrijf niet meer van toepassing is en (elders in het plangebied) aan de lint J.C. van Hattumweg woningbouw wordt beoogd, is voor de resterende ruimte van het gewijzigde perceel van indiener woningbouw mogelijk. In overleg met indiener is één vrijstaande woning in het stedenbouwkundig plan opgenomen. De nieuwe woning op het perceel van indiener is aan het bestemmingsplan toegevoegd met de bestemming 'Woongebied - 3'. (De bestemming Woongebied-1 is voor de locatie van indiener niet van toepassing, maar wel de bestemming 'Woongebied - 3'.)	Ja. Uitbreiding plangebied, en daarin de omzetting van de bestemming 'Agrarisch - Glastuinbouw Bedrijfswoning' naar 'Wonen, Tuin en Woongebied - 3'. In de bestemming 'Woongebied - 3' ter plaatse van het perceel van indiener is de mogelijkheid voor de bouw van één woning opgenomen.



gevraagde bouwmogelijkheden voor een nieuwe woning te laten vervallen.		
c. In aanvulling op de schriftelijke zienswijze heeft indiener mondeling zorgen geuit over mogelijke wateroverlast op eigen terrein als gevolg van de geplande ontwikkeling van De Scheg Midden. Dit vanwege de hogere ligging van de nieuwe woonwijk ten opzichte van het eigen perceel in het lint van de J.C. van Hattumweg. Als mogelijke oplossing noemt indiener het aanleggen van een sloot langs de zuidelijke erfgrens van diens perceel, binnen het gebied van De Scheg Midden.	De gemeente begrijpt de zorg van indiener voor het mogelijk ontstaan van wateroverlast. Het verwachte hoogteverschil ter plaatse is naar het oordeel van de gemeente echter beperkt. Anderzijds loopt het terrein van indiener in zuidelijke richting af en ligt ten westen van het perceel langs de Meerlandenweg een sloot. Doordat tussen het perceel van indiener en de nieuwe zuidelijke bouwpercelen een voorziening wordt getroffen, bijvoorbeeld het aanleggen van een drain, wordt mogelijke wateroverlast voorkomen. De afwatering kan naar de sloot en/of een nieuw regenwaterriool plaatsvinden. Indien nodig worden grondkeringen geplaatst. Het is niet op voorhand te zeggen of het nodig is om een sloot langs de perceelsgrens aan te leggen. Het realiseren van een sloot is geen doel op zich, maar mogelijk erwijs een middel om wateroverlast te voorkomen.	
7. Mail d.d. 26 januari 2024		
a. Indiener is eigenaar van een drietal percelen gelegen binnen het plangebied. De drie percelen liggen langs de Noorddammerweg. Ter plaatse vigeert onder meer het bestemmingsplan "Legmeerpolder". Op grond van voornoemd bestemmingsplan hebben de percelen de bestemming 'Agrarisch- Glastuinbouw Bedrijfswoning'. De voor 'Agrarisch-Glastuinbouw Bedrijfswoning' aangewezen gronden zijn bestemd voor onder meer bedrijfswoningen t.b.v. het glastuinbouwbedrijf met de daarbij behorende bijgebouwen, en voor bedrijfsgebouwen en kassen behorende bij het glastuinbouwbedrijf. Er	Op de drie percelen van indiener bevonden zich in het stedenbouwkundig plan bij het ontwerp bestemmingsplan drie woningen, waarvan twee rijwoningen. In het ontwerp bestemmingsplan De Scheg Midden werd de bouw van drie woningen ook mogelijk gemaakt. De percelen van indiener zijn gelegen in het lint van de Noorddammerweg. Achter de percelen van indiener bevond zich recentelijk een glastuinbouwbedrijf met een groot kassencomplex.	Ja. Aanpassing vlakken 'maximum aantal wooneenheden' in bestemming 'Woongebied – 1', ter plaatse van de percelen van indiener.



is ter plaatse van het perceel van indiener een bouwvlak op de planverbeelding ingetekend. In het voorliggende plan is de bestemming van de percelen van indiener onder meer gewijzigd in 'Woongebied-1'. Op zichzelf heeft indiener geen bezwaar tegen deze op hun percelen gelegde bestemming maar wel tegen de voorgenomen invulling met bebouwing zoals die blijkt uit het stedenbouwkundig plan (bijlage 1 bij de Toelichting) en het ontwerp beeldkwaliteitsplan (bijlage 2). Indiener staat een andere inrichting van de percelen voor. Het plan van indiener is om van de percelen een drietal bouwkvavels te maken. Aangezien de percelen van indiener gelegen zijn langs de Noorddammerweg bevinden zich ter plaatse reeds alle benodigde voorzieningen (zoals nutsaansluitingen), aldus indiener. Oftewel, het creëren van een drietal bouwkvavels is volgens indiener eenvoudig te realiseren. Volgens indiener past het plan van indiener binnen de plannen van de gemeente om ter plaatse woningen te realiseren. <i>Na een overleg tussen indiener en de gemeente, heeft de indiener een alternatieve zienswijze gegeven.</i> Indiener geeft aan geen (twee) rijwoningen naast een vrijstaande woning op diens perceel te willen, maar in plaats daarvan een grotere bouwkvavel met één vrijstaande woning Indiener verzoekt de gemeenteraad het voorliggende ontwerp bestemmingsplan 'De Scheg Midden' gewijzigd vast te stellen, en wel in die zin dat ter plaatse van de percelen van indiener één bouwkvavel en één woning wordt ingetekend, naast de beoogde infrastructuur en openbare ruimte ter plaatse van de percelen van indiener.	Op het zuidelijk deel van het eigendom van indiener is openbare ruimte voorzien in het plan, alsook op naastgelegen grondeigendom van anderen. Een deel van de gronden is benodigd voor het creëren van verbindingen en groen en van afstanden tot andere bouwpercelen/woningen. Ter hoogte van het zuidelijk perceel van indiener wordt een verbinding tussen De Scheg Midden en West gemaakt. Voor woningbouw in het lint worden bepaalde stedenbouwkundige/landschappelijke uitgangspunten gehanteerd, zoals minimale afstanden tot de bouwperceelgrens en daarmee voor onderlinge ruimten tussen woningen. Op basis van het voorgaande zijn drie of twee vrijstaande woningen op de gronden van indiener die zijn gelegen in het lint, niet mogelijk. In het lint is, in combinatie met de voorgestane openbare ruimte, één vrijstaande woning passend. Op het resterende grondeigendom van indiener zouden nog twee woningen kunnen worden gerealiseerd, als indiener dat wenselijk had geacht. Drie woningen op een rij in het lint is dus niet mogelijk. Het oorspronkelijke voorstel van indiener vult de gronden van indiener met drie naast elkaar gelegen bouwpercelen voor vrijstaande woningen. Na overleg tussen indiener en de gemeente, heeft indiener een ander voorstel gedaan. Het aangepaste voorstel van indiener betreft één bouwkvavel met één vrijstaande woning op delen van de drie percelen van indiener, in combinatie met de infrastructuur en openbare ruimte op het zuidelijke deel van twee percelen van indiener. Indiener wenst geen extra woningen in de vorm van rijwoningen.	Aanpassing bouwvlak en aanduidingsvlak vrijstaande woning in bestemming 'Woongebied - 1', ter plaatse van de percelen van indiener.
--	--	--



	In het stedenbouwkundig plan is de invulling van de percelen van indiener aangepast, in zoverre dat de drie bouwkavels zijn vervangen door één grotere bouwkavel met één vrijstaande woning. In het bestemmingsplan zijn de vlakken van 'maximum aantal wooneenheden' aangepast en is het bouwvlak voor de vrijstaande woning aangepast, in lijn met de aanpassing van het stedenbouwkundig plan.	
8. Mail d.d. 26 januari 2024		
a. Indiener is mede-eigenaar van een perceel aan de Meerlandenweg. Indiener geeft aan dat in het huidige voorliggende bestemmingsplan De Scheg Midden, de betreffende locatie aan de Meerlandenweg buiten het ontwerp bestemmingsplan is gelaten en de locatie de huidige bestemming agrarisch blijft houden. Indiener wil graag dat de betreffende locatie, waar zich nu een perceel weiland bevindt, wordt toegevoegd aan het plangebied, met de bestemming Woongebied-1. In dit toegevoegde deel met de bestemming Woongebied-1 zou indiener graag op dit perceel een woning willen realiseren. Volgens indiener is hier ruimte voor zoals in de concept-beeldkwaliteitsvisie van de Scheg staat vermeld (zie p15: De linten J.C. van Hattumweg, Meerlandenweg, Noorddammerweg vormen bestaande wegen. Langs deze wegen zijn enkele vrijstaande woonhuizen gelegen. Om de structuur van de lintbebouwing verder te versterken is gekozen om tussen de bestaande woningen nieuwe woningen op vrije kavels toe te voegen die passen binnen de filosofie en opzet van de losse woonbebouwing langs deze bestaande linten. Hierdoor blijft de typering van losse woonbebouwing ook met de invulling van lege ruimtes tussen de bestaande woonbebouwing gewaarborgd). Indiener geeft aan dat een (volgens indiener) soortgelijke situatie als die van indiener is ingebracht en gehonoreerd voor de locatie J.C. van	Het betreffende perceel is reeds opgenomen in het plangebied van het (ontwerp) bestemmingsplan, met de bestemming 'Woongebied – 3'. Het perceel van indiener, met dus de bestemming 'Woongebied – 3', heeft geen bouwvlak gekregen. Het perceel is namelijk te smal voor een vrijstaande woning volgens de beoogde perceelindeling van het stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan. Voor het betreffende perceel van indiener aan de Meerlandenweg geldt niet dezelfde situatie als voor de locatie (nabij de) J.C. van Hattumweg 9. Op die locatie is veel meer ruimte aanwezig voor het toevoegen van woningen. Er heeft overleg met indiener plaatsgevonden, met de gemeente en daarbij tevens de eigenaren van naastgelegen percelen. Indiener en de burens zijn niet tot overeenstemming gekomen om ruimte te creëren voor een extra woning.	



Hattumweg 9 (zoals vermeld in de Nota van Beantwoording voorontwerp bestemmingsplan De Scheg Midden, versie december 2023, p. 16-17), waardoor indiener, uitgaande van het gelijkheidsbeginsel, hoopt dat dit ook voor de situatie van indiener kan worden toegepast.		
9. Mail d.d. 26 januari 2024		
a. Indiener is mede-eigenaar van een perceel aan de J.C. van Hattumweg en een perceel aan de Meerlandenweg. Indiener geeft aan dat in het huidige voorliggende bestemmingsplan De Scheg Midden, de betreffende locatie aan de J.C. van Hattumweg buiten het ontwerp bestemmingsplan is gelaten en de locatie de huidige bestemming agrarisch blijft houden. Indiener wil graag dat beide percelen worden omgezet van agrarisch naar wonen. Dit doet recht aan de huidige situatie waarin er geen tuinbouwbedrijf op deze locatie wordt geëxploiteerd. Tevens vergemakkelijkt dit volgens indiener de ontwikkeling van het gehele bestemmingplan in hoge mate aangezien een afwijking van de richtafstand van 30 meter dan niet meer noodzakelijk is en hiermee volgens indiener tevens de kwaliteit van leefomgeving wordt vergroot. Indiener wil graag dat de twee betreffende locaties worden toegevoegd aan het plangebied, met de bestemming Woongebied-1. In dit toegevoegde deel met de bestemming Woongebied-1 zou indiener graag op beide percelen een woning willen realiseren. Volgens indiener is hier ruimte voor zoals in de concept-beeldkwaliteitsvisie van de Scheg staat vermeld (zie p15: De linten J.C. van Hattumweg, Meerlandenweg, Noorddammerweg vormen bestaande wegen. Langs deze wegen zijn enkele vrijstaande woonhuizen gelegen. Om de structuur van de lintbebouwing verder te versterken is gekozen om tussen de bestaande woningen nieuwe woningen op vrije kavels toe te voegen die passen binnen de filosofie en opzet van de losse	De locatie aan de J.C. van Hattumweg is inderdaad niet in het ontwerp bestemmingsplan opgenomen. Gelet op het nagezonden bericht van indiener is het perceel van indiener aan de J.C. van Hattumweg toch niet toegevoegd aan het plangebied met een nieuwe bestemming. Voor het betreffende perceel van indiener aan de Meerlandenweg geldt niet dezelfde situatie als voor de locatie (nabij de) J.C. van Hattumweg 9. Op die locatie is veel meer ruimte aanwezig voor het toevoegen van woningen. Het perceel aan de Meerlandenweg is reeds opgenomen in het plangebied van het (ontwerp) bestemmingsplan, met de bestemming 'Woongebied – 3'. Het perceel heeft geen bouwvlak gekregen omdat het te smal is voor een vrijstaande woning volgens de beoogde perceelindeling van het stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan. Er heeft overleg met indiener plaatsgevonden, tezamen met de eigenaren van naastgelegen percelen. Indiener en diens burens zijn niet tot	



woonbebouwing langs deze bestaande linten. Hierdoor blijft de typering van losse woonbebouwing ook met de invulling van lege ruimtes tussen de bestaande woonbebouwing gewaarborgd). Indiener geeft aan dat een (volgens indiener) soortgelijke situatie als die van indiener is ingebracht en gehonoreerd voor de locatie J.C. van Hattumweg 9 (zoals vermeld in de Nota van Beantwoording voorontwerp bestemmingsplan De Scheg Midden, versie december 2023, p. 16-17), waardoor indiener, uitgaande van het gelijkheidsbeginsel, hoopt dat dit ook voor de situatie van indiener kan worden toegepast. Indiener heeft later per e-mail het verzoek om het perceel J.C. van Hattumweg 9 toe te voegen aan het plangebied van het bestemmingsplan weer ingetrokken.	overeenstemming gekomen om ruimte te creëren voor een extra woning op perceel aan de Meerlandenweg.	
b. In aanvulling op deze zienswijze heeft indiener zorgen geuit over mogelijke wateroverlast op eigen terrein als gevolg van de geplande ontwikkeling van De Scheg Midden. Dit vanwege de hogere ligging van de nieuwe woonwijk ten opzichte van het eigen perceel in het lint van de J.C. van Hattumweg. Als oplossing noemt indiener het realiseren van een 'waterscheiding' langs de (zuidelijke) erfgrens van diens perceel. Indiener acht een waterpartij van belang.	De gemeente begrijpt de zorg van indiener voor het mogelijk ontstaan van wateroverlast. Het verwachte hoogteverschil ter plaatse is naar het oordeel van de gemeente echter beperkt. Anderzijds loopt het terrein van indiener in zuidelijke richting af en ligt ten westen van het perceel langs de Meerlandenweg een sloot. Doordat tussen het perceel van indiener en de nieuwe zuidelijke bouwpercelen een voorziening wordt getroffen, bijvoorbeeld het aanleggen van een drain, wordt mogelijke wateroverlast voorkomen. De afwatering kan naar de sloot en/of een nieuw regenwaterriool plaatsvinden. Indien nodig worden grondkeringen geplaatst. Het is niet op voorhand te zeggen of het nodig is om een sloot langs de perceelsgrens aan te leggen. Het realiseren van een sloot is geen doel op zich, maar mogelijkwerijs een middel om wateroverlast te voorkomen.	



10. Mail en brief d.d. 28 januari 2024		
a. Indieners geven aan een strook van 13 meter te willen behouden achter hun bestaande woning en de twee nieuw te bouwen woningen. Het gaat om het noordoostelijke deel van het perceel van indieners langs de J.C. van Hattumweg dat door indieners niet verkocht wordt ten behoeve van woningbouw. Deze strook is voor indieners nodig voor siertuin met schuurruimte bij de woning en de twee nieuw te bouwen woningen alsmede voor zonnepanelen inclusief accu's, warmtepompen en overige experimentele duurzame energievoorzieningen. Dit alles volgens indieners om in de toekomst energie neutraal te kunnen wonen en mogelijk aan een woonwijk of buurt energie te kunnen leveren. Het tuingedeelte zal gebruikt worden voor een natuurlijke overgang van de wijk naar vrijstaande woning. Volgens indieners is een kleine aanpassing aan de ontsluitingsweg [in het stedenbouwkundig plan] een oplossing om voldoende woningen te bouwen in het grotere woningbouwplan.	De gemeente begrijpt de wens om meer ruimte achter de drie genoemde woningen te behouden/hebben, en kan hieraan tegemoetkomen. Daarom is het stedenbouwkundig plan aangepast. Ten aanzien van de bestaande woning is ter plaatse het bestemmingsvlak van de bestemming Wonen vergroot en de bestemming 'Woongebied – 1' verkleind. Het bestemmingsplan kent geen regels voor experimentele duurzame energievoorzieningen. Voor het realiseren van zonnepanelen en warmtepompen gelden de landelijke bouwvoorschriften. In het stedenbouwkundig plan is de door indiener bedoelde weg aangepast en is ook het aangrenzende parkeerterrein aangepast.	Ja. Vergroting bestemmingsvlak van de bestemming 'Wonen' en daarmee samenhangend verkleining van de bestemming 'Woongebied – 1'.
11. Mail d.d. 28 januari 2024		
a. Indiener geeft aan bezwaar te maken tegen het ontwerp bestemmingsplan voor het nieuwbouwproject De Scheg Midden. Indiener vreest niet te worden betaald voor de door indiener teruggeleverde grond aan een bepaalde partij, en geeft aan dat meerdere beleggers in de grond van De Scheg Midden hetzelfde vrezen. Indiener, en anderen volgens indiener, wensen de uitvoering van betaling door die bepaalde partij voordat de bestemming van de grond wijzigt.	De betaling voor gronden van indiener (en anderen) door een derde partij, staat los van de vaststelling van het bestemmingsplan.	
b. Aanslag WOZ: Op 30 november 2023 ontving indiener een aanslag WOZ voor grond in de Scheg. Hiertegen is bezwaar ingediend. Indiener	Het bezwaar tegen de WOZ aanslag staat los van de voorbereiding van het bestemmingsplan.	



wenst eerst dit bezwaar afgewikkeld te zien alvorens indiener akkoord gaat met het ontwerp bestemmingsplan voor De Scheg Midden.		
12. Gasunie – Mail en brief d.d. 29 januari 2024		
a. De Gasunie verzoekt de gemeente om in overleg te treden met de Gasunie over de ontwikkeling van verharding ter dienste van verkeersdoeleinden boven de aardgastransportleiding W-540-01.	De gemeente heeft nader overleg gevoerd met de Gasunie en nadere informatie over de ontwikkeling verstrekt. Er wordt geen belemmering bij de planuitvoering verwacht. De Gasunie blijft aangehaakt bij de uitwerking, en kan via het traject van vergunningverlening aanwijzingen geven en controle uitvoeren.	
b. De Gasunie verzoekt de gemeente om de aanwezige aardgastransportleidingen in het gehele plangebied te controleren en correct te bestemmen met de bijbehorende belemmeringenstrook van 4 meter ter weerszijden van de hartlijn van de aardgastransportleiding. Daarbij verzoekt de Gasunie om de gegevens bij de Gasunie op te vragen, ten behoeve van het opnemen van de correcte ligging van de aardgastransportleidingen.	De gemeente heeft de gegevens inzake de ligging van de aardgastransportleidingen opgevraagd en ontvangen van de Gasunie. De verkregen ligging van de leiding in het plangebied, is verwerkt in het bestemmingsplan middels aanpassing van de ligging van de dubbelbestemming 'Leiding – Gas'. De kleine verandering in de ligging van de hart van de leiding heeft verder geen invloed op het plan.	Ja. Aanpassing van de ligging van de dubbelbestemming 'Leiding – Gas'.
c. De Gasunie verzoekt om artikel 13 lid 3.2 uit te breiden met het toetsingskader dat er geen kwetsbare objecten worden toegelaten. Volgens de Gasunie biedt het huidige artikel 13 [in het ontwerp bestemmingsplan] ten aanzien van kwetsbare objecten een beoordelingsvrijheid die niet door artikel 14 derde lid Bevb wordt geboden.	Volledigheidshalve is in artikel 13 lid 3.2 (lid 13.3.2 Voorwaarden, van de dubbelbestemming 'Leiding – Gas') uitgebreid met het volgende: "en indien geen kwetsbaar object wordt toegelaten". Dit betreft een toevoeging aan de voorwaarden voor het afwijken van de bouwregels. Kwetsbare objecten betreffen bepaalde functies. Ter plaatse van de dubbelbestemming 'Leiding – Gas' is reeds geen sprake van (mogelijkheden voor) kwetsbare objecten (in andere bestemmingen).	Ja. Toevoeging van de voorwaarde "en indien geen kwetsbaar object wordt toegelaten in lid 13.3.2 van de dubbelbestemming 'Leiding – Gas' (artikel 13).



13. Mails en brieven d.d. 29 januari 2024 (2 stuks van 2 indieners)		
a. Indieners zijn woonachtig aan de Anne de Vrieslaan Amstelveen. De woningen indieners grenzen (met de achtertuin) aan het plangebied van 'de Scheg Midden' en liggen volgens indieners zodoende ook nabij het plangebied 'de Scheg West'. Voor het plan om nieuwe woningen te realiseren, is recentelijk inmiddels een definitief bestemmingsplan De Scheg West vastgesteld. Voor het ontwerp bestemmingsplan De Scheg Midden is in het plan een uitstulping ingetekend, aansluitend aan het gebied wat achter de woningen van indieners ligt. Meer specifiek betreft het de voorgenomen verlenging van de Hammarskjöldsingel, die door het ontwerpbestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Indieners zijn van oordeel dat de beide bestemmingsplannen tezamen aanzienlijke en onevenredige ruimtelijke gevolgen voor hun woon- en leefklimaat zullen meebrengen, hetgeen zich met name zal uiten door de afwikkeling van het verkeer (alsmede het geluid en andere ruimtelijke effecten dat dit met zich meebrengt). Het grootste deel van de verkeersdeelnemers welke afkomstig zijn uit en rijden door de nieuwe plangebieden de Scheg West en de Scheg Midden zullen namelijk het plangebied in- en uitrijden via een voorgenomen verlenging van de Hammarskjöldsingel. Deze verlengde Hammarskjöldsingel maakt onderdeel uit van het bestreden ontwerpbesluit en is volgens indieners meer specifiek direct achter de woningen van indieners gelegen. Indieners geven het volgende aan: Indieners en andere (direct) omwonenden hebben sinds 2015 ten tijde van de plannen voor het opstelsterrein van de tram en de verlengde tramlijn en daaropvolgend herhaaldelijk hun zorgen en bezwaren tegen deze verlengde Hammarskjöldinsgel geuit en zijn daarover in gesprek getreden met vertegenwoordigers van de gemeente. Daarover merken indieners op dat ondanks dat zij al jaren willen meedenken aan een goede oplossing voor alle betrokkenen er tot op heden volgens indieners halsstarrig wordt vastgehouden aan het initiële plan met daarbij het voornemen	Allereerst wordt opgemerkt dat het geschetste beeld dat de achtertuinen van indieners grenzen aan het plangebied, niet klopt. Er bevindt zich buiten het plangebied, tussen de achtertuinen en de plangrens, een groenstrook. Binnen het plangebied bevindt zich eerst nog een watergang, een groene oever en fietspad alvorens waar de weg is gesitueerd. Van onevenredige ruimtelijke gevolgen voor het woon- en leefklimaat van indieners is niet gebleken. Uit de geluidsberoekeeningen volgt ook dat de geluidsbelasting vanwege de nieuwe weg op de woningen van indieners relatief meevalt. De stelling van indieners dat sprake is van strijd met een goede ruimtelijke ordening, wordt door de gemeente niet gedeeld. De ontwerpversie van de Ontwikkelvisie Scheg Noorder Legmeerpolder, waarin onder meer de hoofdverkeersstructuur is opgenomen, heeft in juni 2015 voor participatie ter inzage gelegen. In dat verband zijn in totaal 17 reacties naar voren gebracht, waarvan er 4 betrekking hadden op de beoogde hoofdverkeersstructuur. De reacties en de daarbij aangedragen alternatieven zijn beoordeeld en meegenomen in de besluitvorming door de gemeenteraad over de Ontwikkelvisie. De reacties hebben bij de raad toen niet geleid tot andere inzichten. De voorgenomen hoofdverkeersstructuur, als onderlegger van de verdere planuitwerking, is daarmee in stand gebleven. Deze verkeersstructuur	



tot het realiseren van de verlengde Hammarskjöldsingel. Indieners menen echter dat dit niet getuigt van behoorlijk bestuur en dit eveneens zorgt voor strijd met een goede ruimtelijke ordening.	is door de raad in 2020 nog eens bevestigd met de vaststelling van het Ruimtelijk Raamwerk. De gemeente herkent zich niet in het geschetste beeld van halsstarrig en onredelijk willen vasthouden aan één bepaalde verkeersvariant. De gemeente staat open voor alternatieven, en baseert ruimtelijke besluiten op gedegen onderzoek en een zorgvuldige planvoorbereiding. Daarbij dienen alle betrokken belangen in ogenschouw te worden genomen, ook die van toekomstige bewoners en bestaande bewoners elders in het gebied. De sinds 2020 uitgevoerde verkeersonderzoeken en geluidsonderzoeken leiden niet tot andere inzichten voor wat betreft het verlengen van de Hammarskjöldsingel.	
b. Verkeer. Vanuit het perspectief van de komst van in totaal 1.259 nieuwe woningen in de plandelen de Scheg West en de Scheg Midden is voor de ontwikkeling van beide plannen tezamen een verkeersonderzoek uitgevoerd door bureau Goudappel. De Scheg Oost wordt overigens als autonome ontwikkeling beschouwd, waardoor deze volgens indieners niet is meegenomen in het verkeersonderzoek. De Scheg West en de Scheg Midden hebben daarentegen wel een directe verkeersverbinding en derhalve zijn deze plannen wel tezamen beoordeeld. Uit de berekeningen volgens Goudappel zou volgen dat de verkeersgeneratie van de planontwikkeling van de Scheg West en de Scheg Midden in totaal circa 6.500 ritten bedraagt, waarmee de wegen rondom het ontwikkelgebied overwegend te maken krijgen met hogere intensiteiten. Volgens indieners zijn in dat kader door Goudappel een drietal planvarianten (hierna: alternatieven) voor het verkeerskundig ontsluiten van het totale plangebied van de Scheg West en de Scheg Midden onderzocht, te weten: (1) ontsluiting via de Weldam en de verlengde Hammarskjöldsingel, (2) ontsluiting via de Weldam en de	De Scheg Oost is wel degelijk meegenomen in het verkeersonderzoek, maar dan als autonome ontwikkeling met 172 woningen (aangezien het bestemmingsplan De Scheg Oost onherroepelijk in werking is getreden). In het verkeersonderzoek zijn vier planvarianten voor wat betreft de ontsluiting van De Scheg onderzocht. Indieners geven niet aan welke andere alternatieven worden bedoeld. De gemeente is bekend met een variant die uitgaat van een verkeersontsluiting via het bestaande wegennet. Deze variant is naar het oordeel van de gemeente onuitvoerbaar, ook met actieve bevordering van lopen en fietsen. De capaciteit van de bestaande wegen is daarvoor ontoereikend. Ook zijn er varianten naar voren gebracht met een rechtstreekse aansluiting op de	



verlengde Hammarskjöldsingel alsmede een extra aansluiting op de Legmeerdijk en (3) ontsluiting via de Weldam en een extra ontsluiting op de Legmeerdijk. Indieners hebben aangedrongen op het onderzoeken van andere alternatieven en zelfs daarvoor voorstellen gedaan, welke echter niet zijn overgenomen door de gemeente, noch zijn onderzocht door Goudappel, aldus indieners. In het door indieners bestreden ontwerpbesluit is gekozen voor planvariant 1, waarbij er dus aan de Weldam een extra ontsluiting zal worden voorzien en men daarnaast voornemens is om een verlenging van de Hammarskjöldsingel te realiseren. Volgens de conclusies van het verkeerskundig rapport alsmede het oordeel van de gemeente heeft planvariant 1 de voorkeur, omdat dit zou zorgen voor een gelijkmatigere ontsluiting van de Scheg. Zonder de verlenging van de Hammarskjöldsingel zou het aan de west- en de zuidkant van het plangebied drukker worden, maar ook zouden de intensiteiten in het gebied ten noorden van de Scheg West (Westwijk) toenemen. Indieners menen echter dat dit vrij algemene aannames zijn. Volgens indieners kan immers andersom ook beredeneerd worden dat met de realisatie van de verlengde Hammarskjöldsingel de intensiteiten in het gebied rondom de woning van indieners aanzienlijk zullen toenemen. Voor zover er wordt gesteld dat planvariant 3 (welke de voorkeur van indieners geniet en volgens indieners ook de meest logische optie is met het oog op een goede ruimtelijke ordening) ook zou leiden tot het drukker worden van de wegen ten westen en ten zuiden van het plangebied, is op geen enkele wijze deugdelijk gemotiveerd waarom dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening niet zou volstaan. Op de kaarten van het verkeerskundig onderzoek van Goudappel is bij planvariant 3 – als voorbeeld – op de zuidelijk gelegen wegen het navolgende te zien: - Op de Meerlandenweg is in de autonome situatie sprake van 800 verkeersbewegingen. Met de gekozen planvariant 1 zijn 3.300 verkeersbewegingen voorzien. Met planvariant 3 (zonder verlengde Hammarskjöldsingel) zijn slechts 500 verkeersbewegingen voorzien;	Bovenkerkerweg en de Legmeerdijk, waarbij de aansluitingen op de Hammarskjöldsingel en Weldam komen te vervallen. Deze varianten zijn niet verenigbaar met eerder vastgestelde stedenbouwkundige uitgangspunten voor De Scheg en het doel om de voorzieningen in Westwijk goed bereikbaar te maken voor de toekomstige bewoners van De Scheg. Een andere verkeersvariant die door omwonenden is aangedragen, is wel technisch onderzocht. Deze variant maakt als 'planvariant 4' ook onderdeel uit van het verkeersonderzoeksrapport dat bij de stukken van het ontwerp bestemmingsplan De Scheg Midden is gevoegd. Deze planvariant 4 gaat uit van twee nieuwe aansluitingen op de Legmeerdijk en geen aansluitingen op Westwijk. De planvariant 3 is eveneens naar aanleiding van inspraakreacties onderzocht. Uit de verkeersberekeningen volgt dat planvariant 3 (de voorkeur van indieners) leidt tot een toename van 3.300 motorvoertuigen ten opzichte van planvariant 1 op het noordelijke/oostelijke deel van de Jane Addamslaan, tot een totaal van 9.100 motorvoertuigen. Tevens neemt in planvariant 3 de verkeersintensiteit nader toe op de Weldam. Daarentegen neemt de verkeersintensiteit op de Meerlandenweg af in planvariant 3. De verkeersintensiteit op de Noorddammerweg neemt met planvariant 3 inderdaad ook af ten opzichte van de autonome situatie. De verkeerssituatie is voor de woningen langs de Weldam en Jane Addamslaan en voor de woningen van indieners aan de Anne de Vrieslaan niet vergelijkbaar. De woningen van indieners staan op
--	--



- Op de Noorddammerweg is met planvariant 3 een duidelijke afname van verkeersbewegingen op deze zuidelijk gelegen weg te zien ten opzichte van de autonome situatie; - Op de ontsluiting aan de Weldam (westen van het plangebied) zijn in de autonome situatie 700 verkeersbewegingen per etmaal. In planvariant 1 gaat de verkeersintensiteit op de Weldam naar 4.800 verkeersbewegingen per etmaal. In planvariant 3 gaat dit naar 5.600 verkeersbewegingen. Het voorgaande is volgens indieners een uiterst kromme redenatie en getuigt volgens indieners niet van een zorgvuldige belangenafweging en een deugdelijke motivering. Ter vergelijking: momenteel rijden er géén auto's achter de woningen van indieners en in de nieuwe verkeerssituatie neemt dat aantal volgens indieners toe naar 6.100 verkeersbewegingen per etmaal. Dat valt volgens indieners niet uit te leggen als wordt gekeken naar de marginale verschillen die de andere ontsluitingen (lees: de extra ontsluitingen aan de Weldam en de Legmeerdijk) erbij krijgen als de verlengde Hammarskjöldsingel niet wordt gerealiseerd. Op de Legmeerdijk zijn immers al 15.000 verkeersbewegingen per etmaal en een toename van het aantal verkeersbewegingen zal daar nauwelijks verschillen met zich meebrengen, daar deze weg reeds in ruimte voor een dusdanig grote hoeveelheid verkeer kan voorzien.	een aanzienlijk grotere afstand van de Verlengde Hammarskjöldsingel dan dat de woningen langs de Weldam en Jane Addamslaan van de weg aldaar staan. De gemeente kiest er voor om het verkeer vanwege de plannen De Scheg West en Midden te verdelen over de route Weldam-Jane Addamslaan en over de route van de Verlengde Hammarskjöldsingel. De genoemde 6.100 verkeersbewegingen per etmaal achter de woningen van indieners (op de Verlengde Hammarskjöldsingel) is onjuist; het betreft 4.700 verkeersbewegingen per etmaal zoals berekend in het door indieners genoemde onderzoek. Het argument van extra verkeer op de Legmeerdijk, als reden om niet te kiezen voor planvariant 3, is niet genoemd. Het gaat om de extra aansluiting. De gekozen planvariant 1 leidt inderdaad tot extra verkeer op de Meerlandenweg. De berekende 3.300 verkeersbewegingen op de Meerlandenweg wordt aanvaardbaar geacht. De Meerlandenweg kan een verkeersintensiteit van 3.300 verkeersbewegingen per etmaal goed verwerken. De stelling van indieners dat de extra ontsluitingen aan de Weldam en de Legmeerdijk nauwelijks een verschil met zich meebrengen voor het verkeer op de Legmeerdijk is naar het oordeel van de gemeente een voorbarige conclusie. Planvariant 3 laat inderdaad een beperkte toename van de verkeersintensiteit op de Legmeerdijk zien, maar een extra aansluiting op de Legmeerdijk heeft wel degelijk invloed op de verkeersafwikkeling, zeker gelet op de (ruimtelijke) kenmerken van de Legmeerdijk.	
---	---	--



	De gekozen planvariant 1 leidt tot een meer verspreide ontsluiting van het verkeer dan planvariant 3. Planvariant 1 geeft een gelijkmatigere verdeling van de verkeersafwikkeling.	
c. Verkeer – niet onderzochte alternatieve ontsluitingen. Indieners merken nog het navolgende op over een eventuele (extra) ontsluiting aan de Bovenkerkerweg. In de eerdere bestemmingsplanprocedure de Scheg West (welke relevant is gelet op de cumulatieve beoordeling van de verkeerskundige effecten ten aanzien van het onderdeel verkeer) heeft de gemeente daarover in de beantwoording van de ingediende inspraakreacties reeds het navolgende aangegeven: "Een rechtstreekse ontsluiting via de Bovenkerkerweg is technisch lastig realiseerbaar vanwege het moeten kruisen van de tramlijn en het opstel terrein van het GVB." Hiermee is eerder reeds al expliciet erkend dat een dergelijke ontsluiting aan de Bovenkerkerweg niet onmogelijk is. Indieners menen dat dit derhalve een zodanig concreet alternatief is, dat deze mogelijkheid eveneens onderzocht had moeten worden en betrokken had moeten worden in het verkeerskundig onderzoek, omdat dit blijkbaar eveneens zou kunnen zorgen voor een "gelijkmatigere verdeling van de verkeersafwikkeling". Dit is echter ten onrechte niet gebeurd. Daarover is door de gemeente destijds het navolgende aangegeven: "Het doortrekken van de Hammarskjöldsingel is daarentegen relatief eenvoudig realiseerbaar". Deze stelling is volgens indieners juridisch ongefundeerd, aangezien dit niet betekent dat een dergelijke optie ook meteen volstaat in het kader van een goede ruimtelijke ordening en daaruit tevens niet blijkt dat de belangen van omwonenden op een zorgvuldige wijze zijn meegenomen. De gemeente lijkt volgens indieners vooral af te gaan op een optie die het meest eenvoudig te realiseren is, hetgeen niet volstaat met het oog op de beginselen van behoorlijk bestuur. Een ander geschikt alternatief zou volgens indieners kunnen zijn om verkeer te sturen over de van Hattumweg naar een drietal punten: (1) de Bovenkerkerweg, (2) de Legmeerdijk en/of (3) de Noorddammerweg (winkelcentrum Westwijk). De Noorddammerweg,	Dat een (extra) rechtstreekse ontsluiting via de Bovenkerkerweg technisch lastig realiseerbaar is vanwege het moeten kruisen van de tramsporen en infrastructuur, betekent inderdaad niet dat deze technisch onmogelijk is. Wel betekent dit een forse infrastructurele ingreep. Een ingreep waarvoor de noodzaak naar het oordeel van de gemeente ontbreekt. Het verlengen van de Hammarskjöldsingel is blijkens verkeers- en geluidsonderzoek op een goede en verantwoorde wijze uitvoerbaar. Er is derhalve geen aanleiding deze variant nader (technisch) te onderzoeken. Een extra ontsluiting op de Bovenkerkerweg heeft bovendien een grote impact op het open landschap ten zuiden van De Scheg Oost. Voorts is het doel dat met de aansluiting op de Bovenkerkerweg wordt nagestreefd, namelijk het laten vervallen van de voorgenomen aansluiting op het bestaande Westwijk (Hammarskjöldsingel) niet verenigbaar met eerder vastgestelde stedenbouwkundige uitgangspunten. De gemeente heeft eerder aangegeven dat het doortrekken van de Hammarskjöldsingel relatief eenvoudig realiseerbaar is. Daarbij speelt een rol dat de grond ter plaatse in eigendom van de gemeente is. In de zienswijze doen indieners een aanvullende suggestie, namelijk het alternatief om het verkeer via de Van Hattumweg af te wikkelen naar: (1) de	



een directe route naar het enige winkelcentrum op de Assering, wordt niet als alternatief meegenomen, omdat deze (om onduidelijke redenen) afgesloten zal worden voor doorgaand verkeer. In alle gevallen geldt volgens indieners dat (zwaar) vrachtverkeer met uitzondering van bestemmingsverkeer niet door een woonwijk zou mogen rijden, zeker niet nu daarvoor geschiktere alternatieven voorhanden zijn met onder meer de N201 achter de hand via Legmeerdijk of Bovenkerkerweg. Hiervoor is overigens niets geregeld in het ontwerpbesluit, hetgeen betekent dat ook dit zware verkeer via de verlengde Hammarskjöldsingel zou kunnen gaan rijden. Dat zal volgens indieners eveneens voor extra overlast, gevaar en hinder gaan zorgen. Tevens zou de extra aansluiting, zoals weergegeven in de Ruimtelijke planning 2019 op de Legmeerdijk, naar het oordeel van indieners aangehouden moeten worden, waardoor een verlengde Hammarskjöldsingel uiteindelijk overbodig wordt, omdat er daarmee voldoende ontsluitingswegen voorhanden zijn. Gelet op het bovenstaande komen cliënten tot de conclusie dat er geen sprake is van een zorgvuldige voorbereiding van het bestreden besluit, er een evenredige belangenafweging ten aanzien van de planvarianten en alternatieven voor de verkeersafwikkeling ontbreekt en daarmee het ontwerpbesluit niet is voorzien van een deugdelijke motivering. Het ontwerpbesluit kan daarmee volgens cliënten geen stand houden, omdat deze een goede ruimtelijke ordening evident niet kan waarborgen. De woon- en leefbelangen van cliënten zijn namelijk op een onvoldoende deugdelijke wijze betrokken in de besluitvorming en door de verlengde Hammarskjöldsingel – die blijkens de gegeven uitleg hierboven niet nodig is omdat de concrete alternatieven die voorhanden zijn aannemelijk op een betere wijze een goede ruimtelijke ordening kunnen waarborgen – zullen deze woon- en leefbelangen op een onevenredige wijze worden aangetast	Bovenkerkerweg, (2) de Legmeerdijk en/of (3) de Noorddammerweg. Ten aanzien van dit alternatief geldt de voorwaarde dat de Van Hattumweg, gelegen op een smal dijklichaam, geschikt is om te fungeren als (hoofd)ontsluitingsweg. Naar het oordeel van de gemeente is dit niet het geval. Een aansluiting op de Bovenkerkerweg (1) zou bovendien tot nadelen leiden voor De Scheg Oost. Voor wat betreft de Noorddammerweg (3) geldt eveneens dat deze weg ongeschikt is om als (hoofd)ontsluitingsweg te fungeren, mede vanwege het bestaande wegprofiel, de vele percelen die op deze weg ontsloten zijn en het aanwezige fietsverkeer. Voor wat betreft het vermeende vrachtverkeer onderbouwen indieners niet waarom vrachtverkeer in de nieuwe situatie door de wijk zou gaan rijden. Daarnaast wordt het weren van vrachtverkeer niet geregeld in een bestemmingsplan. Het vrachtverkeer kan onverminderd via de bestaande wegen blijven rijden. Uiteraard beoogt de gemeente ook zo min mogelijk vrachtverkeer in een woonwijk. De gemeente begrijpt de zorgen en bezwaren van indieners, maar stelt zich evenwel op het standpunt dat het verlengen van de Hammarskjöldsingel strekt tot een goede ruimtelijke ordening. In de stelling van indieners dat diens woon- en leefbelangen onevenredig worden aangetast, kan de gemeente zich niet vinden. Naar het oordeel van de gemeente is sprake van een zorgvuldige planvoorbereiding waarbij de mogelijke alternatieven naar behoren zijn onderzocht. In dit verband dient de gemeente de betrokken belangen van alle (bestaande en toekomstige) bewoners in en rond De Scheg in ogenschouw te nemen. Niet alleen	
--	---	--



	de gerechtvaardigde belangen van bewoners nabij de Verlengde Hammarskjöldsingel.	
d. Geluid. Indieners merken op dat in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is aangegeven dat ten aanzien van wegverkeer (zie paragraaf 7.5) er op basis van de Wet geluidhinder (Wgh) is beoordeeld of de geluidsbelasting op nieuwe geluidgevoelige bestemmingen die gesitueerd worden binnen de zone van een weg voldoet aan de daarvoor opgenomen geluidnormen. Omdat de geluidsbelasting niet voldoet aan de betreffende wettelijke normen wordt daarom tevens ontheffing verleend en daarmee hogere grenswaarden toegestaan. Uit zowel de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan alsmede uit het akoestisch onderzoek volgt volgens indieners echter niet op welke wijze onderzoek is verricht naar de effecten op het gebied van geluid voor de woning van indieners. Zo ligt de focus in het kader van de Wet geluidhinder vooral op de nieuwe woningen alsmede de bestaande woningen aan de Weldam. Daarbij is volgens indieners niet duidelijk hoe dit ten aanzien van de woningen van indieners is beoordeeld. Hetgeen maakt dat er sprake is van strijd met artikelen 3:2 en 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht alsmede een goede ruimtelijke ordening, aldus indieners. Uit het akoestisch onderzoek van Sweco d.d. 29 november 2023 (met referentienummer: NL23-648800269-65254) blijkt dat de geluidswaarden op de gevels van alle woningen aan de Anne de Vrieslaan op de decibel na binnen de grenzen blijven, mits er gebruik wordt gemaakt van stiller wegdek (een dunne geluid reducerende deklaag). Uit het Ontwerpbesluit hogere geluidswaarden blijkt dat ervoor gekozen is het advies van Sweco niet te volgen. Voor enkele woningen aan de Anne de Vrieslaan (nr. 3, 5, 49, 51 en 53) wordt een ontheffing gehonoreerd voor een volgens indieners forse overschrijding van de geluidsnormen. Indieners verwachten dat de geluidsoverlast bij hun woningen ook aanzienlijk zal zijn. De toepassing van stiller wegdek op de Verlengde Hammarskjöldsingel zou onvoldoende doelmatig zijn en een financieel bezwaar kennen. Indieners kunnen dit geheel niet	De gemeente veronderstelt dat indieners de toelichting en het akoestisch onderzoek van het bestemmingsplan De Scheg West aanhalen. In de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan De Scheg Midden en het akoestisch onderzoek plan De Scheg Midden is nadrukkelijk wel de geluidsbelasting op de woningen van indieners aan de orde gekomen. Strijd met de Algemene wet bestuursrecht is daarmee niet aan de orde. Vervolgens halen indieners wel het akoestisch onderzoek van De Scheg Midden aan. In het akoestisch onderzoek d.d. 29 november 2023 is geen inzicht gegeven in de doelmatigheid van het toepassen van stiller wegdek, maar in het ontwerpbesluit hogere grenswaarden wel. Het adviesbureau Sweco heeft bij diens advies in 2023 geen rekening gehouden met de financiële doelmatigheid. In het nieuwe onderzoeksrapport van Sweco is wel de financiële doelmatigheid van het stiller wegdek beschouwd. Ter plaatse van de woningen van indieners overschrijdt de geluidsbelasting zonder toepassing van stiller wegdek de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet. Ter plaatse van een zestal andere woningen aan de Anne de Vrieslaan wordt de voorkeursgrenswaarde met slechts 1 dB overschreden. Gelet hierop is geen aanzienlijke geluidsoverlast te verwachten.	



plaatsen. Het onderzoek van Sweco draagt bij aan de waarborging van de belangen van bestaande bewoners die met aanzienlijke geluidsoverlast geconfronteerd worden, aldus indieners. Naast dat de gemeente uiteraard dient te beoordelen of aan alle wettelijk voorgeschreven normen is voldaan, zoals de Wet geluidhinder, geldt volgens indieners dat dit de gemeente niet ontslaat van de verplichting om het ruimtelijk aspect geluid eveneens te beoordelen in het (bredere) licht van een goede ruimtelijke ordening. Uit het bestreden ontwerpbesluit volgt echter niet op welke wijze de gemeente concreet heeft gekeken naar de aanzienlijke en onevenredige toename op het gebied van geluid ten aanzien van de woon- en leefsituatie van indieners. Indieners wijzen de gemeente erop dat zij reeds in het gehele voortraject meerdere malen met andere omwonenden nadrukkelijk hebben gewezen op de reeds aanwezige tramlijn, waar ook al overlast van wordt ervaren, aldus indieners. Er is volgens indieners ten aanzien van de woning van indieners echter op geen enkele wijze onderzoek verricht naar de cumulatieve effecten van het geluid van zowel deze tramlijn alsmede van de toekomstige verlengde Hammarskjöldsingel.	Het toepassen van stiller wegdek is voldoende doeltreffend voor de meeste woningen met een hogere waarde. Het stiller wegdek is echter niet doelmatig vanwege het beperkte (te dienen) effect van het stiller wegdek in relatie tot de aanlegkosten en onderhoudskosten. In het akoestisch onderzoek is de cumulatieve geluidsbelasting vanwege alle wegen en de tram gezamenlijk berekend, zowel op de nieuwe woningen als op onder andere de bestaande woningen langs de Anne de Vrieslaan. De cumulatieve geluidsbelasting is (als naar de te vergelijken waarde wordt gekeken, dus minus 5 dB) bij de bestaande woningen niet wezenlijk hoger dan de geluidsbelasting vanwege de toekomstige verlengde Hammarskjöldsingel. In het kader van een goede ruimtelijke ordening kunnen de grenswaarden in de Wet geluidhinder als leidraad worden gehanteerd. Uiteraard is sprake van een aanzienlijke toename van de geluidsbelasting omdat het een nieuwe weg betreft, maar de geluidsbelasting is beperkt hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De cumulatieve geluidsbelasting is bij de woningen van indieners niet wezenlijk anders dan bij veel andere woningen in Amstelveen.	
e. Overige ruimtelijke effecten voor de woon- en leefsituatie (waaronder de afname van groen). Volgens indieners is er onvoldoende aandacht besteed aan overige ruimtelijke effecten die een rol kunnen spelen in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Indieners wijzen in dit kader onder meer op een aanzienlijke toename van fijnstof (doordat in de nieuwe situatie dagelijks minstens 6.100 verkeersbewegingen per etmaal langs hun woning gaan plaatsvinden), toename van geuroverlast en de toename van lichthinder (er worden namelijk lichtmasten mogelijk gemaakt),	De stellingnames van indieners worden niet concreet onderbouwd. Het is niet zo dat een geringe toename van fijnstof automatisch tot gezondheidsproblemen gaat leiden. Een verband met hart- en vaatziekten wordt geenszins onderbouwd door indieners. Indieners noemen 6.100 verkeersbewegingen maar het verkeersonderzoek laat een werkdaggemiddelde	



stress en gezondheidsproblemen, met name de invloed op hart- en vaatziekten nabij een (nieuwe) drukke weg (onderzoek RIVM). Daarvoor zijn geen enkele waarborgen in het ontwerpbesluit opgenomen om deze (ruimtelijke) belangen van indieners te waarborgen, hetgeen volgens indieners geen blijk geeft van behoorlijk bestuur en het zorgvuldig meenemen van de woon- en leefbelangen van indieners.	verkeersintensiteit van 4.700 verkeersbewegingen zien op de verlengde Hammarskjöldsingel (de weekdaggemiddelde verkeersintensiteit is lager). Onduidelijk is welke waarborgen indieners bedoelen, temeer indieners niet aangeven wat specifiek het te waarborgen belang is. Voorgaand is reeds toegelicht dat de geluidsbelasting geen wezenlijke inbreuk maakt op belangen van indieners. Het plaatsen van lichtmasten leidt niet tot (wezenlijke) lichthinder bij indieners.	
f. Groen. Tevens merken indieners op dat in het ontwerpbestemmingsplan de bestaande groenstrook (op de locatie waar de verlengde Hammarskjöldsingel moet gaan komen) aanzienlijk wordt versmald en dat dit ook ervoor zal zorgen dat de woon- en leefbelangen van indieners aanzienlijk worden geschaad, aldus indieners. Er is in de bestaande situatie namelijk planologisch een groene bestemming met een breedte van circa 10,00 meter ingebed, waar dit in de nieuwe situatie een groene bestemming met een breedte van circa minimaal 2,00 meter en maximaal circa 4,00 meter zal gaan worden (de strook verschilt op verschillende delen van de weg van breedte). Naast dat er dus een tramlijn en een verlengde weg aan de orde zal zijn, wordt de groene bufferzone ook nog aanzienlijk versmald tot zeer smalle zone. Momenteel is er een groen talud met siergroen en bomen, een broed-, verbindings- en leefgebied voor vogels (waaronder de huismus, buizerd, sperwer en zwaluw), vleermuizen, insecten (bijen en vlinders) en andere dieren, wat in overleg met de gemeente ten tijde van de realisatie van het rangeerterrein achter de woningen (van indieners) is aangelegd is en voor de andere bewoners van de Anne de Vrieslaan voor het dempen van geluid van de tram en het wegnemen van het zicht op de tram(leidingen). Deze bufferzone, de zogenaamde "ecologische zone" en "bovenwijks groen" is door de gemeente in de afgelopen jaren geleidelijk in groenplannen veranderd, waarmee de bijdrage van dit groen bewust lager werd gemaakt en de natuur verder	De versmalling van de betreffende groenstrook aan de oostzijde van de watergang heeft geen of nauwelijks invloed op de woon- en leefbelangen van indieners. De breedte van de groenbestemming was inderdaad circa 10 meter, maar is gelet op het voorgaande, ofwel de nieuwe weg, vanzelfsprekend versmald. In het ontwerp bestemmingsplan is de versmalling van de groenbestemming wat ver doorgevoerd in relatie tot de weg. Daarom is de bestemming 'Groen' langs de bestemming 'Verkeer' verbreed naar 4,5 tot 8,5 meter, afhankelijk van de ligging van de weg. Een deel van het fietspad is gelegen in de bestemming 'Groen'. Indieners spreken van een bestaande bufferzone, maar de groenstrook betreft als zodanig geen bufferzone. In de opmerking van indieners omtrent groenplannen en 'natuur in de verdrukking' herkent de gemeente zich niet. De 'groenkaart' van de gemeente is niet als zodanig veranderd, en de gemeente beoogt juist nieuwe groenverbindingen te creëren. In De Scheg	Ja. Verbreiding van de bestemming 'Groen' langs de verlengde Hammarskjöld-singel (versmalling bestemming 'Verkeer').



in de verdrukking is gekomen, aldus indieners. Door het aanpassen van de gasleiding naar een veilige diepte bij de overgang J.C. van Hattumweg is het groen aldaar verwijderd en niet meer teruggebracht in de oorspronkelijke staat, ondanks de wens van de bewoners. Door het volgens indieners nog verder inperken van groen neemt de privacy ten aanzien op de weg en de tramlijn af, het zicht op deze wegen toe én zal het groen ook een minder aanzienlijk dempend effect hebben van geluid. Indieners zien dat in ontwerptekeningen van het concept bestemmingsplan nauwelijks naar dit bestaande groen gekeken wordt (de focus ligt op de groene en autoluwe nieuwe wijk) en dat het talud met siergroen vervangen wordt door een rij laagblijvende bomen en een lage afscheiding tussen fietspad en verkeersweg, "kijkgroen", wat volgens indieners nauwelijks een vervangende groene natuurlijke functie zal vertegenwoordigen. Tenslotte zal volgens indieners de vervanging van groen door een verhard weggedeelte leiden tot een aanzienlijke stijging van de hitte stress, versmalling van de bestaande sloot en afname van water(opvang) in dit specifieke gebied. De nestelende watervogels zoals meerkoet, waterhoen en fuut, alsook kikkers, libellen, waterjuffers en salamanders dreigen zo nog meer te verdwijnen. Hittestress is volgens indieners een zorgelijke ontwikkeling.	worden nieuwe groenstroken aangelegd, ook in het verlengde van de bestaande groenstrook. De groenstrook ten westen van de watergang bevat bomen en andere beplanting, en blijft in stand. Met deze groenstrook wordt/blijft het zicht op de tramlijn ontnomen, en wordt ook het zicht op de nieuwe weg beperkt. De aan te passen groenstrook ten oosten van de watergang, gelegen binnen het plangebied, zal worden ingericht met nieuwe beplanting die hoort bij een singel. De gemeente staat open voor een gesprek met omwonenden over de gewenste dichtheid van beplanting. De watergang, oevers en groenstroken kunnen blijven functioneren als ecologische verbinding. Voor indieners en bij de woningen aan de Anne de Vrieslaan zal de hittestress niet toenemen in relatie tot het verdwijnen van een deel van de oostelijke groenstrook en een kleine afname van het wateroppervlak. De bestaande sloot/watergang wordt over een klein gedeelte versmald. In De Scheg wordt bij de aanleg van de weg aanvullend wateroppervlak gerealiseerd en worden nieuwe groenstroken aangelegd. Uit het verrichte flora en fauna onderzoek is niet gebleken dat het functioneren van de fauna (dieren) in het geding komt. Uiteraard zullen bij de aanleg van de weg voorzorgsmaatregelen moeten worden genomen. De westelijke groenstrook kan in elk geval blijven functioneren als leefgebied.	



14. Mails en brieven d.d. 29 januari 2024 (3 stuks van 3 indieners)		
a. Indieners geven aan dat, zoals ook benoemd bij de zienswijze tegen 'De Scheg West', indieners de mening van de gemeente niet delen dat de 'De Scheg West' en de 'De Scheg Midden' niet als één plan gezien moeten worden. Volgens indieners blijkt opnieuw uit de stukken dat deze twee plangebieden onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn, zeker ten aanzien van het onderwerp verkeer. De noodzaak voor de verlenging van de Hammarskjöldsingel wordt volgens indieners gerechtvaardigd aan de hand van de cumulatie aan verkeersbewegingen die zullen ontstaan vanuit zowel 'De Scheg Midden' als 'De Scheg West'. Indien één van de twee plangebieden geen doorgang vindt, valt de noodzaak voor het verlengen van de Hammarskjöldsingel weg. Dit wordt volgens indieners ook onderschreven op onder andere pagina 27 en 28 van het verkeersonderzoek van Goudappel d.d. 21 november 2023 (met kenmerk 014968.20230822.R4.02). Hiermee komt volgens indieners onomstotelijk vast te staan dat deze twee plangebieden niet los van elkaar gezien kunnen worden en de belangen van indieners dan ook onvoldoende meegewogen zijn bij de keuzes die voorafgaand aan de totstandkoming van de voorliggende plannen en het besluit zijn gemaakt. Zo zijn de belangen van indieners bij de vaststelling van de plannen ten aanzien van 'De Scheg West' met betrekking tot de verlengde Hammarskjöldsingel van de hand gewezen, omdat werd gesteld dat deze belangen nog niet ter zake kwamen bij 'De Scheg West'. Hiermee is een onomkeerbare keuze voor de verkeersmogelijkheden gemaakt, waardoor aanpassing van de plannen tezamen (zowel 'De Scheg West' als 'De Scheg Midden') ten aanzien van de eventuele andere verkeersmogelijkheden nagenoeg onmogelijk is geworden. De financiële belangen zijn inmiddels dermate groot dat de belangen van indieners overschaduw worden en de procedurele positie van indieners in deze bestemmingsplanprocedure is uitgehold. Indieners stellen dan ook dat er zeer onzorgvuldig is gehandeld bij zowel de	De plannen voor De Scheg West en De Scheg Midden kunnen onafhankelijk van elkaar gerealiseerd worden. In die zin is het niet persé één plan, en kan De Scheg prima verdeeld worden in meerdere bestemmingsplannen. In de onderzoeken is rekening gehouden met de cumulatie van verkeersbewegingen. De door indieners genoemde 'rechtvaardiging' is niet aan de orde. Indien De Scheg West niet zou worden gerealiseerd, dan heeft De Scheg Midden alsnog de verlenging van de Hammarskjöldsingel nodig. De gemeente is van mening dat indieners het rapport van Goudappel verkeerd interpreteren. De verlengde Hammarskjöldsingel is nodig in beide gevallen, namelijk wanneer zowel beide gebieden worden gerealiseerd als wanneer enkel De Scheg Midden wordt gerealiseerd. Indien enkel De Scheg West wordt gerealiseerd, dan is de verlengde Hammarskjöldsingel in planologische zin niet nodig. De belangen van indieners zijn naar het oordeel van de gemeente wel degelijk voldoende meegewogen. De ruimtelijke keuzes die in het bestemmingsplan De Scheg West zijn gemaakt, zijn onderbouwd aan de hand van verkeersonderzoek waarbij de ontwikkeling van De Scheg West en -Midden in samenhang met elkaar is bekeken. Dat geldt ook voor de onderzochte planvarianten voor de verkeersontsluiting. De verlengde Hammarskjöldsingel is in deze alternatieven steeds integraal meegenomen. Juist om de verkeerskundige gevolgen van de verschillende keuzes voor De Scheg Midden inzichtelijk te maken.	



voorbereiding van de voorliggende plannen en het besluit, als bij de vastgestelde plannen met betrekking tot 'De Scheg West'.	Het is juist dat de gronden van de voorgenomen verlengde Hammarskjöldsingel niet zijn opgenomen in het plangebied van het bestemmingsplan De Scheg West. Het is echter onjuist dat de belangen van indieners in het kader van dit bestemmingsplan van de hand zijn gewezen. De gemeente heeft geen enkele ontvangen inspraakreactie of zienswijze in de voorbereiding van het bestemmingsplan De Scheg West buiten beschouwing gelaten. Ook niet omdat de betreffende indiener geen belanghebbende zou zijn. Van een uitholling van procedurele posities van indieners is nadrukkelijk geen sprake.	
b. <i>De voorliggende plannen en het besluit tasten het woongenot van indieners aan.</i> Indieners geven aan dat bij uitvoering van de voorliggende plannen en het besluit indieners worden geconfronteerd met een 50km/u ontsluitingsweg direct achter hun woning waar 4.700 verkeersbewegingen per etmaal zullen plaatsvinden. Het is voor indieners onbegrijpelijk dat een dergelijke ontsluitingsweg wordt ingepast in een dermate beperkte ruimte tussen woningen en een bestaande trambaan, met daarnaast nog eens een fietspad en daarnaast een sloot. Volgens indieners zijn de gevolgen waar indieners mee geconfronteerd worden, zeker in verhouding tot de huidige situatie, dan ook onevenredig.	Een weg met 4.700 verkeersbewegingen op een afstand van circa 50 meter van een woning, acht de gemeente niet een onevenredig gevolg voor indieners. Ter plaatse van indieners wordt de voorkeursgrenswaarde voor geluid van 48 dB met niet meer dan 1 dB overschreden. Indieners wonen momenteel niet in een zogenaamd stil gebied. De weg wordt zo dicht mogelijk bij de trambaan geplaatst. Enige verstoring van het woongenot valt binnen de grenzen van het aanvaardbare en is redelijkerwijs geen reden om geen weg aan te leggen.	
c. <i>De gemeente hoort aangedragen alternatieven door belanghebbenden te onderzoeken.</i> De gemeente moet volgens de wet zorgen voor een goede ruimtelijke ordening. Indieners hebben sinds 2015 diverse malen een alternatieve ontsluitingsmogelijkheid aangedragen in de vorm van één of twee extra ontsluitingen op de Legmeerdijk én één extra ontsluiting op de Bovenkerkerweg, zodat de Hammarskjöldsingel niet verlengd hoeft te worden. In het voornoemde verkeersonderzoek van Goudappel is naar	De door indieners aangedragen alternatieven zijn al meerdere malen besproken. Een deel van de alternatieven, namelijk technisch reële alternatieven, zijn met verkeersberekeningen onderzocht.	



aanleiding van de zienswijzen een derde planvariant opgenomen, maar daarbij wordt enkel gekeken naar één extra ontsluiting op de Legmeerdijk. Het is voor indieners onduidelijk waarom er enkel naar deze variant onderzoek is gedaan en niet naar de variant zoals door indieners aangedragen. Mogelijk dat één of twee extra ontsluiting op de Bovenkerkerweg niet in lijn liggen met hetgeen de Provincie Noord-Holland wenst, maar hierin is het volgens indieners aan de gemeente om dit nader te onderzoeken en aan te dringen op akkoord bij de Provincie Noord-Holland in het belang van de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de bewoners van de Westwijk. Door meerdere bewoners van de wijk Westwijk is, zowel persoonlijk als vanuit belangengroepen, meermaals aangedrongen op een dergelijk officieel verzoek aan de Provincie Noord-Holland. Overigens verbaast het indieners zeer dat zij constateren dat bij de bouw van "De Scheg West" die inmiddels van start is gegaan een prachtige bouwweg is aangelegd in lijn met een extra ontsluiting op de Legmeerdijk. Een weg zoals een ontsluitingsweg waar indieners al sinds 2015 om vragen. Het is volgens indieners dan ook niet te bevatten waarom het tijdens de bouw wel mogelijk is en deze ontsluiting niet in stand kan worden gehouden, ondanks de herhaaldelijke verzoeken daartoe.	In het (genoemde) verkeersonderzoek van Goudappel d.d. 21 november 2023 (met kenmerk 014968.20230822.R4.02) is ook een vierde planvariant onderzocht, namelijk de door indieners genoemde variant met twee extra ontsluitingen op de Legmeerdijk. Deze variant leidt tot een aanzienlijke verkeerstoename op de Legmeerdijk en een verslechtering van de verkeersafwikkeling op de rotonde Legmeerdijk – Jane Addamslaan. Los van een eventueel akkoord van de provincie, is een extra ontsluiting op de Bovenkerkerweg niet een reëel alternatief. Het aandringen op een akkoord van de provincie door de gemeente is dan ook niet aan de orde. Een tijdelijke bouwweg is niet te vergelijken met een permanente aansluiting. De tijdelijke aansluiting voor bouwverkeer wordt door de provincie aanvaard. De betreffende inrit/uitrit bestond reeds, en is geschikt gemaakt voor bouwverkeer.	
d. <i>De nieuwe plannen en het besluit zorgen voor verkeersoverlast.</i> Zoals aangegeven zal de verlenging van de Hammarskjöldsingel 4.700 verkeersbewegingen per etmaal achter de woningen van indieners met zich meebrengen. Dit is een meer dan aanzienlijke verandering en toename (van 0 naar 4.700 verkeersbewegingen) aan overlast voor de bewoners van Westwijk, specifiek de Anne de Vrieslaan, terwijl de ambitie voor "De Scheg" autoluw en autovrij is, aldus indieners. Volgens indieners wordt in het verkeersonderzoek van Goudappel met name onderzoek gedaan naar de afwikkeling van de verkeersbewegingen voortkomend uit "De Scheg West" en "De Scheg Midden" op de doorgaande wegen. Uit het verkeersonderzoek blijkt niet wat de verkeersbewegingen doen ten aanzien van de verkeersveiligheid. Zo zullen er volgens indieners gevaarlijke	Dat een nieuwe weg ter plaatse tot een verkeerstoename leidt, is vanzelfsprekend. Nieuw verkeer betekent niet vanzelfsprekend het ontstaan van verkeersoverlast. De gebiedsontsluitingsweg van een nieuwe wijk kan niet autoluw en autovrij zijn, en is als zodanig ook niet de ambitie voor De Scheg. In het verkeersonderzoek voor De Scheg hoeft geen onderzoek te worden gedaan naar de bestaande verkeerssituaties waar de plannen weinig invloed op hebben of weinig in veranderen. De kruispunten waarop een wezenlijke verandering plaatsvindt zijn onderzocht. In de stelling van indieners dat	



oversteekplekken en kruispunten in heel Westwijk ontstaan, ook door verkeersbewegingen die niet zijn meegenomen in het onderzoek van Goudappel waar het ontwerpbestemmingsplan op is gebaseerd. Als voorbeeld noemen indieners de verkeersbewegingen bij de basisscholen aan de Jane Addamslaan en Asserring en de verkeersbewegingen bij het nieuwe kruispunt bij de tramhalte Westwijk en de Loethoelilaan. Daarnaast, worden volgens indieners de verkeersbewegingen ten gevolge van niet-bestemmings(bedrijfs)verkeer op de verlengde Hammarskjöldsingel (en andere doorgaande wegen), niet meegenomen in het verkeersonderzoek van Goudappel. Ondanks dat Goudappel bij het voorontwerpbestemmingsplan heeft aangegeven te verwachten dat ook niet-bestemmings(bedrijfsverkeer) gebruik zal gaan maken van de verlengde Hammarskjöldsingel. De omvang van dit doorgangsverkeer zal alleen maar verder toenemen naarmate zich, zoals te verwachten is, meer bedrijven zich ten zuiden van "De Scheg" zullen gaan vestigen. Er zijn en worden op die locatie bijvoorbeeld nu zeer grote distributiecentra gebouwd. Indieners zijn ook van mening dat, indien de verlengde Hammarskjöldsingel toch gerealiseerd wordt, het gebruik door niet-bestemmingsverkeer onmogelijk gemaakt moet worden. Verder geven indieners aan dat Goudappel is uitgegaan van een gemiddeld aantal trambewegingen in haar onderzoek, maar constateren indieners dat gedurende de spits de verkeersbewegingen van de trams van de Uithoornlijn hoger liggen; 10 ritten heen en 10 ritten terug in het uur, zowel in de ochtendspits als de avondspits. Indieners zijn van mening dat men in dit geval niet uit kan gaan van een gemiddeld aantal verkeersbewegingen van de tram omdat de trambewegingen niet incident onderhevig zijn. De tramtijden staan vast en de verkeersbewegingen die de trams maken dan ook. Zeker gezien de verkeersveiligheid zien indieners graag dat dit nader in het onderzoek van Goudappel wordt meegenomen, gezien de verkeerskundige invloed – zeker ten aanzien van de verkeersveiligheid.	gevaarlijke oversteekplekken en kruispunten in heel Westwijk ontstaan, kan de gemeente zich niet vinden. De gekozen planvariant 1 leidt tot een beperkte verkeerstoename bij de basisscholen. In de door indieners voorgestelde varianten 3 en 4 ontstaat juist meer verkeer bij de genoemde basisscholen aan de Jane Addamslaan en Asserring. In verband met de nieuwe weg die aansluit op de Loethoelilaan wordt juist in het kader van verkeersveiligheid een rotonde aangelegd. Het verkeer, en de verdeling van het verkeer, dat is berekend in het verkeersonderzoek, houdt rekening met verkeer in de omgeving. Het verkeersmodel bevat de verkeersgeneratie van de gehele omgeving en bepaalt dus ook doorgaand verkeer. In het verkeersmodel zit ook de verkeersgeneratie van het bedrijventerrein waaronder distributiecentra opgenomen. In de berekende verkeersbewegingen op de verlengde Hammarskjöldsingel is dus ook het doorgaand verkeer opgenomen. Het tegengaan van 'niet-bestemmingsverkeer' als zodanig wordt niet geregeld in het bestemmingsplan. Het is ook niet de bedoeling om op voorhand dit doorgaande verkeer uit te sluiten. In het verkeersonderzoek wordt voor de kruispuntanalyse niet uitgegaan van een gemiddeld aantal trambewegingen, maar wordt gerekend met het aantal tramritten in een spitsuur. Er is gerekend met 8 tramritten per uur per richting. De dienstregeling van tramlijn 25 kent per uur in de spits 6 ritten heen en 6 ritten terug.	
---	---	--



Indieners geven aan dat Sweco in de m.e.r.-notitie het volgende heeft genoteerd: "Conclusie: Met uitzondering van enkele locaties blijft de totale verkeersintensiteit op de wegen in de directe omgeving onder de streefwaarde. Op de locaties waar een overschrijding plaatsvindt, wordt geen wezenlijke hinder verwacht en zijn voor zover nodig maatregelen te treffen. De verkeersafwikkeling op de kruispunten is op orde met uitzondering van het kruispunt Legmeerdijk-Jane Addamslaan. De ontwikkeling van De Scheg West en Midden leidt echter niet tot een wezenlijke verslechtering ten opzichte van de autonome situatie." Indieners geven daarbij aan dat de passage "... wordt geen wezenlijke hinder verwacht en zijn voor zover nodig maatregelen te treffen" indieners op geen enkele manier gerust stelt. Indieners zijn dan ook verbaasd dat er geen verkeersveiligheidsaudit is uitgevoerd en doen het verzoek dit onderzoek alsnog uit te laten voeren, door een onafhankelijke partij. Indieners geven aan dat de wethouder in oktober 2023 bij de stemming voor het bestemmingsplan 'De Scheg West' heeft aangegeven de verkeersveiligheid achteraf te zullen monitoren, en mede daarom een verkeersveiligheidsaudit wensen. Indieners vrezen voor de situatie gesteld te worden dat de plannen zijn uitgevoerd en waarna vervolgens blijkt dat de verkeersveiligheid niet gegarandeerd kan worden. Indieners wijzen op de ambitie van de overheid om zowel zoveel mogelijk mensen aan het fietsen te krijgen als het aantal verkeersongelukken naar beneden te krijgen. Indieners vinden de houding onbegrijpelijk.	De tramritten komen aan bod bij het onderzochte kruispunt 'Hamarskjöldsingel – Burgemeester Wiegelweg' met een VRI. Aangezien met een passend aantal tramritten is gerekend, is een nadere beschouwing in het onderzoek van Goudappel niet aan de orde. De verkeersveiligheid is niet in het geding. Uit het verkeersonderzoek volgt dat de verkeersveiligheid situatie niet wezenlijk verandert door de ontwikkeling van De Scheg West en Midden. Nader verkeersonderzoek en een verkeersveiligheidsaudit is dan ook niet nodig. In het verkeersonderzoek is een toelichting op eventuele maatregelen gegeven. Een maatregel om enige hinder te ondervangen betekent niet automatisch dat deze maatregel is ingegeven door verkeersonveiligheid. Indieners geven geen toelichting op wat de verkeersveiligheidsaudit naar hun mening zou moeten zijn. De relevante verkeersveiligheidsgegevens zijn reeds beschikbaar. Met monitoring zal de verkeersontwikkeling worden bijgehouden. Monitoren wordt tussentijds gedaan en niet pas achteraf. Dit om te kunnen bijsturen qua verkeerstechnische inrichting. De verkeersveiligheid vooraf volledig garanderen, zonder te hoeven monitoren, zou een valse belofte zijn.	
e. <i>Indieners vrezen dat de plannen voor grensoverschrijdend geluidsoverlast zullen zorgen.</i> Uit het akoestisch onderzoek van Sweco d.d. 29 november 2023 (met referentienummer: NL23-648800269-65254) blijkt dat de geluidswaarden op de gevels van alle woningen aan de Anne de Vrieslaan op de decibel na binnen de grenzen blijven, mits er gebruik	In het akoestisch onderzoek d.d. 29 november 2023 is geen inzicht gegeven in de doelmatigheid van het toepassen van stiller wegdek, maar in het ontwerpbesluit hogere grenswaarden wel. Het	



wordt gemaakt van stiller wegdek (een dunne geluid reducerende deklaag). Uit het Ontwerpbesluit hogere geluidswaarden blijkt dat er voor gekozen is het advies van Sweco niet te volgen, ten aanzien van vijf woningen aan de Anne de Vrieslaan (nr. 3, 5, 49, 51 en 53). De toepassing van stiller wegdek op de Verlengde Hammarskjöldsingel zou onvoldoende doelmatig zijn en een financieel bezwaar kennen. Indieners kunnen dit geheel niet plaatsen. Het onderzoek van Sweco draagt bij aan de waarborging van de belangen van bestaande bewoners die met aanzienlijke geluidsoverlast geconfronteerd worden, aldus indieners. Niet alleen verdwijnt er groen, verdwijnt het autovrij-uitzicht, maar worden zij ook nog eens geconfronteerd met een volgens indieners enorme toename aan geluid indien er geen compenserende maatregelen worden getroffen. Ondanks dat het ten aanzien van de woning van indieners wettelijk niet verplicht is hen als bestaande bewoners tegemoet te komen en de 'makkelijke' weg gekozen kan worden door het verlenen van hogere geluidswaarden ten aanzien van de woningen waarbij de wettelijke geluidswaarden wel overschreden worden, zou het de gemeente sieren alle bestaande bewoners toch tegemoet te komen. Daarnaast wordt er geen motivering gegeven waarom er sprake is van onvoldoende doelmatigheid en een financieel bezwaar. Zeker gezien uit het onderzoek van Sweco blijkt dat het toepassen van stiller wegdek wel degelijk voldoende doelmatig is. Daarnaast blijkt uit het Ontwerpbesluit hogere geluidswaarden dat het beperken van de geluidsbelasting met bijvoorbeeld een snelheidsverlaging of schermen langs de weg niet haalbaar zijn, vanuit stedenbouwkundig/landschappelijk, verkeerskundig en financieel oogpunt. Verkeerskundig zou een snelheidsverlaging niet gewenst zijn, omdat dit de doorstroom en afwikkeling van verkeersbewegingen zou belemmeren. Volgens indieners opnieuw een aanwijzing dat het verlengen van de Hammarskjöldsingel geheel niet het doel behaalt wat men voor ogen had.	adviesbureau Sweco heeft bij diens advies in 2023 geen rekening gehouden met de financiële doelmatigheid. In het nieuwe onderzoeksrapport van Sweco is wel de financiële doelmatigheid van het stiller wegdek beschouwd. Ter plaatse van de woningen van indieners overschrijdt de geluidsbelasting zonder toepassing van stiller wegdek de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet. Ter plaatse van een zestal andere woningen aan de Anne de Vrieslaan wordt de voorkeursgrenswaarde met slechts 1 dB overschreden. Gelet hierop wordt aanzienlijke geluidsoverlast niet verwacht. Er worden voor zes woningen aan de Anne de Vrieslaan hogere waarden voor geluidsbelasting vastgesteld, waarbij sprake is van een correctie ten opzichte van het ontwerpbesluit waarin per abuis vijf woningen stonden. Uiteraard is sprake van een aanzienlijke toename van de geluidsbelasting omdat het een nieuwe weg betreft, maar de geluidsbelasting is beperkt hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Het toepassen van stiller wegdek is voldoende doeltreffend voor de meeste woningen met een hogere waarde. Het stiller wegdek is echter niet doelmatig vanwege het beperkte (te dienen) effect van het stiller wegdek in relatie tot de aanlegkosten en onderhoudskosten. Ook het plaatsen van een geluidscherm is niet doelmatig. De verlengde Hammarskjöldsingel wordt een gebiedsontsluitingsweg. Een lagere snelheid, oftewel 30 km/u, is voor een gebiedsontsluitingsweg niet	
--	---	--



Indieners komen tot de conclusie dat al deze bezwaren voortvloeien uit keuzes die eerder gemaakt zijn ondanks dat indieners gedurende het gehele proces sinds 2015, de bezwaren en de te verwachten gevolgen meermaals kenbaar hebben gemaakt. Zo is er volgens indieners geen fysieke ruimte voor geluidsschermen gezien er én een fietspad én een weg gerealiseerd dienen te worden. Indieners hebben meermaals aangedragen dat enkel het realiseren van een fietspad ter verlenging van de Hammarskjöldsingel en ter ontsluiting van 'De Scheg Midden' veel meer aansluit bij de fysieke ruimte, de belangen van omwonenden én de verkeersveiligheid. Het inpassen van een ontsluitingsweg én een fietspad op een dusdanige smalle locatie zorgt er voor dat de verkeersveiligheid in het geding komt of erger, niet gewaarborgd kan worden, aldus indieners. Indieners geven aan dat ook hier het financieel oogpunt wordt aangedragen, zonder verdere motivatie. Indien de gemeente besluit de bewoners van de Anne de Vrieslaan tegemoet te komen door nader onderzoek te doen naar compenserende maatregelen, neemt dit desondanks de geluidsoverlast die indieners zullen ervaren niet geheel weg. Ook bij woningen waar de voorkeursgrenswaarden (net) niet overschreden worden, zullen bestaande bewoners (waaronder indieners), alsnog met aanzienlijke geluidsoverlast geconfronteerd worden. Zo wordt er wettelijk gezien enkel gekeken naar de geluidsniveaus op de gevels van de woningen. In de praktijk zullen indieners bij de verkeersintensiteit gedurende de gehele dag geconfronteerd worden met grensoverschrijdend geluidsoverlast bij gebruik van hun achtertuinen, voornamelijk in de zomer. Het is algemeen bekend dat geluidsoverlast de gezondheid ernstige schade toebrengt, aldus indieners. Daarom is volgens indieners aanpassing van het plan, naar een variant waarbij de Hammarskjöldsingel niet verlengd wordt, noodzakelijk. Het is voor indieners niet te rijmen dat voor de nieuwbouwwijken in geheel "De Scheg" meerdere maatregelen worden getroffen om een zo groen en autoluw mogelijke leefomgeving te creëren, terwijl de bewoners van Westwijk geconfronteerd worden met ontgroening en verstening. Indieners vrezen voor de gevolgen die deze ontgroening en	passend. Een snelheidsvertraging vermindert de doorstroming. De snelheid (50 km/u) staat los van het doel van de verlengde Hammarskjöldsingel. Het is niet reëel om uit te gaan van 30 km/u. Een snelheidsverlaging zou ook betekenen dat de weg wettelijk niet meer hoeft te worden getoetst op het aspect geluid. De gemeente is van mening dat er wel voldoende ruimte is voor een weg én een fietspad. De beschikbare ruimte volstaat voor een verkeersveilige inpassing. Indien een geluidsscherm wenselijk en financieel reëel/doelmatig zou zijn, dan zou er ook nog ruimte zijn voor een geluidsscherm maar dan ten koste van groen. De gemeente ziet geen aanleiding om indieners tegemoet te komen. Er is voor de bewoners aan de Anne de Vrieslaan geen sprake van een bijzondere situatie. Indieners veralgemeniseren een geluidsbelasting tot gezondheidsschade en geven geen onderbouwing van de vermeende schade aan de gezondheid van de bewoners aan de Anne de Vrieslaan. Ook zou daarmee de door indieners veronderstelde gezondheidsschade worden doorgeschoven naar andere wegen alwaar mensen dichterbij de weg wonen en/of waar meer verkeer is. De geluidsbelasting in de achtertuin zal niet veel hoger zijn dan de geluidsbelasting op de gevel. In de directe omgeving van de woningen van indieners blijft het groen en de schaduw van bomen aanwezig. Tevens is een redelijk brede watergang in de directe omgeving van de woningen van indieners	
---	--	--



verstening met zich mee zullen brengen gezien de huidige klimaatverandering en de waarborging van de (toekomstige) klimaatveiligheid.	aanwezig. De ontwikkeling van De Scheg heeft geen negatieve invloed op de klimaatsituatie in Westwijk.	
f. <i>De verlengde Hammarskjöldsingel zal binnen de belemmeringenstrook van de gasbuisleiding worden gerealiseerd.</i> Indieners geven aan zeer bezorgd te zijn over de gevolgen van het realiseren van de verlengde Hammarskjöldsingel boven op de bestaande gasbuisleiding. Indieners geven aan ook hier meermaals hun zorgen over te hebben geuit, en dit is volgens indieners opnieuw een reden om de Hammarskjöldsingel niet te verlengen. De (mogelijke) gevolgen en risico's van de aanwezigheid van de betreffende gasbuisleiding zijn door Prevent Adviesgroep zowel bij het voorontwerpbestemmingsplan "De Scheg Midden" als het ontwerpbestemmingsplan "De Scheg Midden" onderzocht. Verbazingwekkend genoeg, volgens indieners, verschillen deze onderzoeken aanzienlijk van elkaar met betrekking tot de belemmeringenstroken. Bij het voorontwerpbestemmingsplan "De Scheg Midden" trekt Prevent Adviesgroep de volgende conclusie op pagina 5 van 9 van haar rapport (Toetsing externe veiligheid, locatie Scheg Midden te Amstelveen d.d. 16 juni 2022 - documentnummer : 580 D2 V01) met betrekking tot de belemmeringenstroken; "Belemmeringenstroken: de normen voor belemmeringenstroken in het Bevb vormen geen belemmering voor de geprojecteerde bouwvlakken voor woningen binnen het plangebied. Wel is een toegangsweg geprojecteerd binnen de belemmeringenstrook. Geadviseerd wordt om indien mogelijk binnen de belemmeringenstrook geen weg te realiseren. Als dit niet mogelijk is adviseren wij u om overleg te voeren met Gasunie of de realisatie van deze weg mogelijk is en onder welke randvoorwaarden." "De ligging van de buisleiding in het plangebied is verder een aandachtspunt tijdens het bouwrijp maken van het terrein en tijdens de bouwwerkzaamheden (afstemming met Gasunie vereist om schade aan de buisleiding te voorkomen tijdens graafwerkzaamheden nabij de buisleiding)".	Bij het vast te stellen bestemmingsplan is het externe veiligheid onderzoek nogmaals aangepast. Daarbij is ook de beschouwing van de Belemmeringenstrook aangepast. In de rapportages van Prevent Adviesgroep uit november 2023 waren de teksten over de belemmeringenstrook niet volledig. Over een deel van het traject ligt de weg inderdaad boven de bestaande gasbuisleiding. Dat een weg voor een deel boven een gasbuisleiding ligt is geen uitzonderlijke situatie. Het is onvermijdelijk dat gasbuisleidingen bovenliggende wegen op enige manier kruisen. In het externe veiligheidsonderzoek van Prevent Adviesgroep staat het nu het volgende over de Belemmeringenstrook: "De normen voor belemmeringenstroken in het Bevb vormen geen belemmering voor de geprojecteerde bouwvlakken voor woningen binnen het plangebied. Wel is een nieuwe toegangsweg geprojecteerd binnen de belemmeringenstrook. De buisleiding is op een deel van het plangebied, waar de geprojecteerde nieuwbouw het dichtst bij ligt, echter gelegen op een veel grotere diepte dan normaal gesproken het geval is (14,8 meter onder het maaiveld, normaal is dit ca. 0,8-1,5 meter onder het maaiveld). De aanwezigheid van de buisleiding vormt hier qua risico (zetting, beschadiging tijdens aanleg) en qua bereikbaarheid van de buisleiding (voor onderhoud) geen extra belemmering of aandachtspunt voor de aanleg van deze weg. Ten noorden van de nieuwe woningen is	



Volgens indieners blijkt hieruit duidelijk dat het realiseren van een ontsluitingsweg binnen de belemmeringenstrook niet gewenst is. Vervolgens trekt Prevent Adviesgroep in haar rapport (Externe veiligheid onderzoek bestemmingsplan De Scheg Midden november 2023 i.o.v. de gemeente Amstelveen) bij het ontwerp bestemmingsplan een geheel andere conclusie met betrekking tot de belemmeringenstroken op pagina 5 van 9, namelijk de volgende conclusie; "Belemmeringenstroken: de normen voor belemmeringenstroken in het Bevb vormen geen belemmering voor de geprojecteerde bouwvlakken voor woningen binnen het plangebied. Wel is een nieuwe toegangsweg geprojecteerd binnen de belemmeringenstrook. De buisleiding is op dit deel van het plangebied echter gelegen op een veel grotere diepte dan normaal gesproken het geval is (14,8 meter onder het maaiveld, normaal is dit ca. 0,8-1,5 meter onder het maaiveld). De aanwezigheid van de buisleiding vormt hierdoor qua risico (zetting, beschadiging tijdens aanleg) en qua bereikbaarheid van de buisleiding (voor onderhoud) geen extra belemmering of aandachtspunt voor de aanleg van deze weg. Voor uitvoering van de werkzaamheden dient de Gasunie hierover echter wel vooraf te worden geïnformeerd." Deze conclusie spreekt volgens indieners de eerdere conclusie geheel tegen, ondanks dat de omstandigheden rond de gasbuisleiding geheel niet is veranderd. Dit bevreedt indieners en dit nieuwe rapport van Prevent Adviesgroep is dan ook niet voor indieners te plaatsen. Daarnaast betwijfelen indieners ten eerste of de informatie waar Prevent Adviesgroep haar nieuwe conclusie op baseert geheel juist en volledig is. Zo blijkt uit de e-mail (d.d. 01 januari 2023) die Werkgroep Geen Weg in Onze AchterTuin voorzien van bijlagen aan diverse wethouders, de burgemeester en andere betrokken bij "De Scheg" heeft gestuurd, dat de gasbuisleiding op afwijkende dieptes ligt langs de locatie waar de verlengde Hammarskjöldsingel gepland staat. Uit de bij de desbetreffende e-mail gevoegde bijlagen – die indieners indien gewenst met de gemeente kan delen – blijkt het volgende met betrekking tot de diepte van gasbuisleiding; "De hogedruk aardgastransportleiding ligt amper 1 meter onder de grond. Pas ter hoogte van de Anne de Vrieslaan 27 gaat de hogedruk	de buisleiding minder diep gelegen en is de bestaande en geprojecteerde weg deels gelegen binnen de belemmeringenstrook van de buisleiding. De belemmeringenstrook, en de daaraan verbonden regels in het bestemmingsplan, zoals voorschreven in het Bevb, zien toe op de bescherming van de buisleiding. Voor uitvoering van de werkzaamheden wordt de Gasunie hierover vooraf geïnformeerd en betrokken bij de vergunningverlening. Indien nodig worden technische maatregelen genomen." Met de Gasunie heeft vooroverleg plaatsgevonden. De Gasunie verwacht geen belemmering voor de uitvoering van het plan ofwel de aanleg van de weg. Wel is in het vervolgtraject instemming van de Gasunie nodig voor de wijze van uitvoering van de aanleg van de weg. De instemming van de Gasunie is geborgd via het vergunningstelsel. Zolang de Gasunie niet met de werkzaamheden akkoord is, zal de weg niet worden aangelegd. Gedurende de werkzaamheden zullen voorzorgsmaatregelen moeten worden getroffen. Mogelijk dienen ook maatregelen worden getroffen in de wijze van aanleg van de weg, in de grond, in relatie tot de diepte/positie van de buisleiding. Op deze wijze is geborgd dat (gevolgen van) ongevallen met de gasbuisleiding worden voorkomen. De genoemde diepteligging van 1 meter van de gasbuisleiding is geen ongebruikelijke diepteligging. De diepere ligging van circa 18 meter onder NAP dan wel 14,8 meter onder het maaiveld, is inderdaad voor een deel van het tracé van toepassing. Deze	
---	---	--



aardgastransportleiding zakken en pas ter hoogte van de J.C. van Hattumweg is de hogedruk aardgastransportleiding verdiept op 18 meter aangelegd.” Indieners verzoeken de gemeente en voor zover nodig eisen dan ook dat hier nader onderzoek naar gedaan zal worden in het kader van de algehele veiligheid, van zowel de bewoners van Westwijk als “De Scheg” in zijn geheel.	diepere ligging houdt verband met de tramsporen in combinatie met andere infrastructuur. Nader onderzoek naar de veiligheid met betrekking tot de gasbuisleiding is voor het bestemmingsplan niet nodig.	
g. Indieners geven aan dat de gemeente planschade kan voorkomen door een aanpassing van het plan. Een goede ruimtelijke ordening vraagt volgens indieners dat de gemeente het nadeel voor omwonenden zo klein mogelijk houdt. Ook daarom vragen indieners de gemeente andere mogelijke locaties voor een ontsluitingsweg te zoeken, waar geen of minder planschade is.	De gemeente heeft rekening gehouden met planschade(vergoedingen). Planschade is niet een-op-een gerelateerd aan een goede ruimtelijke ordening. De verwachte planschade is niet aanzienlijk. Voorts is de gemeente van mening dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Ook vanuit het oogpunt van planschade is er geen alternatieve ontsluiting nodig.	
h. Volgens indieners is er geen sprake van een goede ruimtelijke ordening. Gezien voornoemde bezwaren en belangen van indieners – en andere omwonenden – opnieuw onvoldoende meegewogen zijn bij de totstandkoming van de voorliggende plannen en het besluit, zijn indieners van mening dat de plannen onzorgvuldig tot stand zijn gekomen en er daarnaast sprake is van een motivatiegebrek. Indieners vinden dat indieners onevenredig worden bezwaard door de gevolgen van de voorliggende plannen en het besluit. Er is volgens indieners dan ook geen sprake van een goede ruimtelijke ordening. Indieners verzoeken de gemeente om het ontwerp bestemmingsplan “De Scheg Midden”, ontwerp exploitatieplan “De Scheg Midden”, ontwerpbesluit hogere grenswaarden geluid plan De Scheg Midden, en ontwerp beeldkwaliteitsplan “De Scheg Midden” niet vast te stellen. In ieder geval vragen indieners de gemeente om rekening te houden met deze zienswijze en de voorliggende plannen en het besluit op dusdanige wijze aan te passen dat de verlenging van de Hammarskjöldsingel middels een autoweg komt te vervallen én enkel een verlenging middels een fietspad zal worden gerealiseerd.	Voorgaand, en in de plantoelichting met de bijbehorende onderzoeken, is naar de mening van de gemeente wel degelijk aangetoond dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Gezien de zienswijzenbeantwoording, de plantoelichting, het stedenbouwkundig plan, het beeldkwaliteitsplan en de verrichten onderzoeken, zijn de plannen en het besluit – het vast te stellen bestemmingsplan – zorgvuldig voorbereid met voldoende motivering. De gemeente is van mening dat indieners niet onevenredig worden bezwaard. Zoals toegelicht kan de verlenging van de Hammarskjöldsingel worden gerealiseerd met ook een weg, waarbij sprake van een goede ruimtelijke ordening.	



15. Mail d.d. 29 januari 2024		
a. Indiener is eigenaar van een perceel aan de Meerlandenweg binnen het plangebied, alwaar zich een glastuinbouwbedrijf bevindt. Indiener is tevens eigenaar van het perceel met de naastgelegen bedrijfswoning. Indiener geeft aan dat in het ontwerpbestemmingsplan "De Scheg Midden" het bedrijf van indiener is wegbestemd. Op de plaats van de kassen zijn de bestemmingen 'Groen' en 'Verkeer' opgenomen. De verwezenlijking van deze bestemmingen is noodzakelijk om de woonwijk die in dit gebied wordt gerealiseerd mogelijk te maken. Ter plaatse van de verkeersbestemming wordt namelijk de ontsluitingsweg gerealiseerd voor de nieuw te bouwen wijk. De groenbestemming wordt gebruikt voor watercompensatie en zal volgens indiener dus dienen als een noodzakelijke waterbuffer om te voorkomen dat er in de nieuw te bouwen woonwijk wateroverlast optreedt. Op een deel van de kassen is woningbouw bestemd. Volgens indiener kunnen de bestemmingen 'Groen' en 'Verkeer' niet aan de gronden van indiener worden toegekend.	De verwezenlijking van met name de bestemming 'Verkeer' is inderdaad nodig om de woonwijk volledig te kunnen realiseren. Ter plaatse van bestemming 'Groen' is een deel van de watercompensatie beoogd. Watercompensatie kan op meerdere plekken worden gerealiseerd. Op het perceel van indiener is tevens sprake van een bestemming 'Water'. Zie ook de reacties bij c. en f.	
b. Verzoek om woonbestemming uit te breiden. Indiener verzoekt om de strook grond ten zuidwesten van de woning van indiener (tussen het woonperceel en de grens van het bestemmingsplan) ook de bestemmingen 'Wonen' en 'Tuin' te geven, net als bij het woonperceel is gebeurd. Hierdoor wordt volgens indiener voorkomen dat daar een fietspad of weg wordt gerealiseerd, waar indiener last van zou kunnen hebben, nu dit vlak langs de woning van indiener gaat. In een nagezonden mail (d.d. 29 augustus 2024) heeft indiener verzocht om ook aan de oostzijde van het perceel (de achterzijde van het woonperceel) een strook [bestemming 'Wonen'] toegevoegd te krijgen, namelijk een strook van 10 meter breed aan de achterzijde.	Indiener is eigenaar van de betreffende strook. De gemeente beoogt niet om in de betreffende strook ten zuidwesten van de woning van indiener een fietspad aan te leggen. Tevens heeft de gemeente de strook niet nodig voor verwezenlijking van de ruimtelijke doelen van het plan. De smalle strook langs de plangrens zou een soort van losse/rest groenstrook worden. Daarom kan de strook (evengoed) bij het woonperceel van indiener worden betrokken. De groenbestemming van de strook ten zuidwesten van de woning van indiener is aangepast naar 'Wonen' en 'Tuin' in lijn met het naastliggende woonperceel.	Ja. Aanpassing van een smalle strook 'Groen' aan de zuidzijde naar de bestemmingen 'Wonen' en 'Tuin'.



Tevens benoemt indiener, in deze aanvulling op de zienswijze, een uitbreiding met een strook tot aan de bestemmingsplangrens aan de zijkant. Indiener geeft aan hierdoor te willen voorkomen dat er ook aan de zuidzijde van het perceel van indiener een fietspad vlak langs de woning van indiener komt.	Over het verzoek d.d. 29 januari 2024 van indiener is overleg geweest tussen de gemeente en indiener. Het aanvullende verzoek d.d. 29 augustus 2024 van indiener gaat ten koste van (nogmaals) een groenstrook. Deze bredere strook met de bestemming 'Groen' maakt onderdeel uit van het waterbergingsgebied en een park (groter openbaar groen gebied), ten oosten van de woonkavel ter plaatse van het perceel van indiener, en is opgenomen in het stedenbouwkundig plan en bestemmingsplan. Voor de door indiener beoogde extra woonstrook is reeds een andere functie voorzien. Het woonperceel van indiener kent reeds een ruime oppervlakte. Ook de achtertuin kent reeds een behoorlijke diepte. Net als bij andere percelen langs de linten in het plan (en langs de Meerlandenweg), wordt het niet passend geacht om de tuin te verlengen. Een diepere tuin zou in dit geval onnodig ten koste gaan van groen en water(berging). Voor het aanvullende verzoek is geen aanleiding om hieraan tegemoet te komen. Indiener heeft bij het aanvullend verzoek ook geen duidelijke reden gegeven voor de 10 meter extra. Indiener benoemt het voorkomen van een fietspad aan de zuidzijde, maar aan het voorkomen van een eventueel fietspad aan de zuidzijde is reeds toegekomen met de voorgenoemde planwijziging. In het stedenbouwkundig plan is geen fietspad aan de oostzijde en zuidzijde van het woonperceel van indiener opgenomen.	
c. Geen zekerheid over realisering bestemmingen in relatie tot grondpositie.	Het gegeven dat voor het perceel van indiener er nog geen gegadigde is of een gegadigde zich niet heeft	



Volgens indiener is het stuk grond onder en rondom de kassen van essentieel belang voor de uitvoering van het plan. Ondanks het belang van het perceel voor de voorgenomen ontwikkeling, is er nog geen zekerheid over de realisering van deze bestemmingen, aldus indiener. Het betreffende perceel is namelijk nog steeds in eigendom van indiener. Er zijn geen afspraken gemaakt over de aankoop van de gronden, en indiener is daar ook niet over benaderd. In de toelichting op het bestemmingsplan is evenmin aangegeven dat er een voorkeursrecht op de gronden wordt gevestigd of dat de gronden worden onteigend. Het is uitgesloten dat indiener zelf deze bestemmingen voor de realisering van de woonwijk zal invullen, aangezien indiener zelf niet betrokken is bij de ontwikkeling van de woonwijk. Volgens indiener kunnen de bestemmingen 'Groen' en 'Verkeer' niet aan de gronden van indiener worden toegekend. Volgens indiener is de bouw van woningen ten onrechte niet afhankelijk gesteld van de aanleg van de weg en de te realiseren watercompensatie.	gemeld, wil niet zeggen dat een nieuwe bestemming van het perceel niet kan worden verwezenlijkt. Een aantal van de gronden in De Scheg Midden zijn in eigendom van ontwikkelende partijen, en een deel van de gronden niet. Het is voor het bestemmingsplan niet nodig dat alle gronden reeds in eigendom van ontwikkelende partijen zijn. De gemeente heeft geen voorkeursrecht op het perceel van indiener geplaatst omdat in beginsel de gemeente niet van plan is om de grond te verwerven en de gedachte is dat marktpartijen de ontwikkeling van het plangebied zullen oppakken. Een-en-ander is ook toegelicht aan indiener in een overleg tussen de gemeente en indiener. De bestemmingen 'Groen', 'Verkeer' en 'Water' kunnen wel degelijk worden toegekend aan de gronden van indiener. Zie ook de reactie bij f.	
d. Geen zekerheid over realisering bestemmingen in relatie tot bestaande glastuinbouwbedrijf. Indiener geeft het volgende aan over de bedrijfsvoering. Tot er afspraken zijn gemaakt over de aankoop van de gronden van indiener, zal indiener de kassen blijven gebruiken voor de kweek van snijhortensia's. Dat blijft immers toegestaan op grond van het overgangsrecht in het bestemmingsplan. Met de voortzetting van de exploitatie van de kassen is met de huidige invulling van het bestemmingsplan geen rekening gehouden, want de woningbouw mag direct tegen de kassen worden gebouwd. Als de woningen direct tegen de kassen worden gerealiseerd, is het volgens indiener onmogelijk dat daar een aanvaardbaar woonklimaat kan worden behaald. Die woningen zullen dan aanzienlijke overlast ondervinden van de	Indiener beschrijft de (afstand)situatie van het glastuinbouwbedrijf in relatie tot de woningbouw niet volledig. In principe kunnen woningen dichtbij glastuinbouw worden gebouwd. Het dichtbij bouwen van woningen betekent niet automatisch dat de bedrijfsvoering moet worden gestaakt. Volledigheidshalve is in de Algemene bouwregels een minimale afstand van 30 meter opgenomen ten opzichte van een bestaand glastuinbouwbedrijf, voor het bouwen van woningen.	Ja. In de Algemene bouwregels is een regel opgenomen die een minimale afstand voor woningbouw tot glastuinbouw voorschrijft.



bedrijfsvoering volgens indiener, dus moet er volgens indiener een afstand aangehouden worden tussen de kassen en de te realiseren woningen. Volgens indiener is ten onrechte geen afstand tussen het bedrijf van indiener en de te realiseren woningbouw opgenomen, zo lang indiener het bedrijf (onder het overgangsrecht) blijft uitvoeren.		
e. Wegbestemmen huidige gebruik. Als het voorliggende ontwerp bestemmingsplan wordt vastgesteld, wordt het huidige agrarische gebruik van de kassen onder het overgangsrecht gebracht. Het vigerende bestemmingsplan "Legmeerpolder", vastgesteld op 2 juli 2014, staat dit agrarische gebruik nog bij recht toe. Indiener geeft aan dat de wet en jurisprudentie voorwaarden stellen aan het wegbestemmen van legaal gebruik, waaraan volgens indiener thans (nog) niet wordt voldaan. Het bestemmingsplan kan niet worden vastgesteld, vóórdat volgens indiener aan de voorwaarden daarvoor wordt voldaan. Volgens indiener is hieraan pas voldaan als de gronden aan de Meerlandeweg 3a zijn aangekocht door de gemeente of de projectontwikkelaar, of als de gemeente op deze gronden een voorkeursrecht vestigt of (aankondigt) deze te gaan onteigenen. Indiener geeft aan dat dit nog niet van toepassing is op het perceel aan de Meerlandeweg 3a. Indiener geeft aan dat volgens rechtspraak legaal gebruik in principe positief moet worden bestemd, wat betekent dat het perceel van indiener onder het bestemmingsplan "De Scheg Midden" in principe wederom een bestemming toegekend moet krijgen die glastuinbouw mogelijk maakt. Het wegbestemmen van bestaand legaal gebruik is toegestaan als de gemeente meent dat nieuwe planologische inzichten daartoe aanleiding geven en het belang bij de beoogde nieuwe bestemming zwaarder weegt dan de gevestigde rechten en belangen. Voor het wegbestemmen van het bestaande legale gebruik is dan echter wel vereist dat bij vaststelling van het bestemmingsplan aannemelijk is dat het gebruik binnen de planperiode zal worden verwezenlijkt, omdat het overgangsrecht in principe slechts als overbrugging zou moeten gelden.	Met het wegbestemmen van de bestemming 'Agrarisch – Glastuinbouw' kan het bestaande glastuinbouwbedrijf blijven functioneren. Met het overgangsrecht blijft het bestaande agrarische gebruik bij recht toegestaan. In de context van de beoogde ontwikkeling in het plangebied, is er sprake van planologisch inzicht dat het wegbestemmen van het bestaande glastuinbouwbedrijf rechtvaardigt. Zoals indiener zelf aangeeft is het wegbestemmen nodig voor de woningbouw. De gronden van indiener zijn benodigd voor met name de gebiedsontsluitingsweg voor de woningbouw. Het belang van de beoogde nieuwe bestemming weegt voor de gemeente zwaarder dan het belang van het behoud van de bestaande bestemming. Het nieuwe planologisch inzicht betekent niet dat de gemeente reeds dient uit te gaan van verwerving van de gronden door de gemeente middels de vestiging van voorkeursrecht of onteigenen. In beginsel is het niet de intentie van de gemeente om te onteigenen. Indiener heeft niet te kennen gegeven niet de grond te willen verkopen aan een ontwikkelende partij of de gemeente.	



In het bestemmingsplan "De Scheg Midden" is het bestaande legale gebruik niet positief bestemd. De gemeente heeft volgens indiener toekenning van de nieuwe bestemmingen aan de gronden van indiener kennelijk zwaarder laten wegen dan behoud van de bestaande rechten. Indiener begrijpt dat het vaststellen van het nieuwe planologische regime voor diens perceel noodzakelijk is om de woningbouw in het bestemmingsplan "De Scheg Midden" mogelijk te maken. Indiener kan erin berusten dat er aan het perceel van indiener een nieuwe bestemming wordt toegekend, mits dit gebeurt conform de daarvoor geldende eisen. Zoals aangegeven, zal indiener namelijk zelf geen uitvoering geven aan de nieuwe bestemmingen. Volgens indiener is het op dit moment nog niet aannemelijk dat de nieuwe bestemmingen binnen de planperiode zullen worden verwezenlijkt. Doordat het bestaande legale gebruik wordt wegbestemd, maar op dit moment niet zeker is dat invulling zal worden gegeven aan de nieuwe bestemming, kan het bestemmingsplan volgens indiener niet worden vastgesteld. Vóórdat het bestemmingsplan wordt vastgesteld, moet duidelijk zijn dat de gronden zullen worden aangekocht, waardoor invulling aan de nieuwe bestemmingen wordt gegeven. Dat is op dit moment nog onvoldoende gegarandeerd, aldus indiener.	Het is niet opmerkelijk dat nog niet alle gronden binnen de nieuwe woonwijk zijn opgekocht door ontwikkelende partijen. Het kan zijn dat door potentiële kopers wordt gewacht totdat het bestemmingsplan is vastgesteld of onherroepelijk is. Anderzijds kan verkoop worden uitgesteld. Indien grondverkoop aan een partij niet zou slagen om welke reden dan ook, dan kan de gemeente eventueel een onteigeningsprocedure starten. De genoemde planperiode in de wet is 10 jaar. Deze periode is ruim genoeg op het plan – zijnde een plan met 457 woningen – te verwezenlijken. Gelet op de grondeigendom situatie, zoals weergegeven in het exploitatieplan, acht de gemeente het aannemelijk dat de nieuwe bestemmingsplan binnen 10 jaar kunnen worden verwezenlijkt.	
f. Voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan opnemen (in de woonbestemmingen). Het bestemmingsplan biedt volgens indiener op dit moment onvoldoende zekerheid dat de weg, die noodzakelijk is voor de afwikkeling van het verkeer, en de aanleg van water, die noodzakelijk is voor de watercompensatie, zullen worden gerealiseerd. Ten aanzien van de weg is hiervoor geen borging opgenomen en ten aanzien van de realisering van water is geen juridisch afdwingbaar voorschrift opgenomen. Dit leidt ertoe dat de beoogde woningen al kunnen worden gerealiseerd, zonder dat de daarvoor noodzakelijke maatregelen zijn getroffen. Hiervoor dient volgens indiener een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan opgenomen te worden.	Het opnemen van een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan is niet nodig omdat de borging van de aanleg van de weg en het oppervlaktewater is geregeld in het exploitatieplan. Het realiseren van watercompensatie is tevens geregeld via regelgeving. Het aanleggen van de weg is inderdaad van belang voor het realiseren van de woonwijk De Scheg Midden. Het realiseren van de weg in de beginfase is geborgd in het exploitatieplan. Om het plan te kunnen realiseren is inderdaad ook voldoende watercompensatie nodig. De gewenste hoeveelheid watercompensatie is geregeld via het	



Als toch het bestemmingsplan wordt vastgesteld zonder overeenstemming over de aankoop van het perceel aan de Meerlandenweg, dient volgens indiener voldoende vast te staan dat de weg ten behoeve van de ontsluiting van de nieuwe woonwijk en de watercompensatie worden gerealiseerd. Zonder de weg en watercompensatie staat immers vast dat het plan niet voldoet aan een goede ruimtelijke ordening, aldus indiener. De verkeerskundige onderbouwing en waterparagraaf zijn beide gestoeld op invulling van het perceel van indiener. De aangewezen manier om te garanderen dat beide voorzieningen worden gerealiseerd, is volgens indiener het opnemen van een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan. Daarin zou de bouw van woningen pas mogelijk worden, zodra (voldoende duidelijk is dat) de weg wordt gerealiseerd en de watercompensatie heeft plaatsgevonden. Volgens indiener is het vrij onaannemelijk dat de weg zal worden gerealiseerd, omdat de gronden nog in eigendom van indiener zijn en omdat indiener deze weg niet zal realiseren. Zonder de aanwezigheid van deze weg kan de wijk niet op een verantwoorde manier worden ontsloten, zoals wordt onderschreven in het verkeerskundige onderzoek bij de toelichting op het bestemmingsplan. In alle onderzochte varianten wordt in meer of mindere mate van die weg gebruikgemaakt, maar is die weg wel noodzakelijk voor de ontsluiting van de wijk. Het bestemmingsplan bevat geen verplichting om de weg aan te leggen, voordat aangevangen kan worden met de woningbouw. Daardoor is onzeker of de weg zal worden gerealiseerd, terwijl wél aangevangen kan worden met de woningbouw, aldus indiener. De vergunning om woningen te realiseren is volgens indiener immers gebonden en niet afhankelijk van de realisering van de weg. Dit dient alsnog als voorwaardelijke verplichting opgenomen te worden in de bouwregels bij de diverse woonbestemmingen, aldus indiener.	exploitatieplan. De juridisch benodigde watercompensatie is geregeld in regelgeving van het waterschap. De genoemde/voorgestelde voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan is niet nodig, omdat de aanleg van de weg voorafgaand aan vergunningverlening is geborgd in het exploitatieplan. Hetzelfde geldt voor de realisatie van waterberging. Tevens is het bestemmingsplan dusdanig opgesteld, dat het aanleggen van de gebiedsontsluitingsweg onontkoombaar is om de woonwijk De Scheg Midden te realiseren. Ook in dat licht is een voorwaardelijke verplichting voor het aanleggen van de weg in het bestemmingsplan niet nodig.	
g. Regeling met betrekking tot de groenbestemming. Indiener geeft aan dat het moeten opnemen van een voorwaardelijke verplichting tot op zekere hoogte ook geldt voor de groenbestemming. In artikel 3.3.3 (bestemming 'Groen') is een bepaling opgenomen over	Het klopt dat de genoemde regeling in lid 3.3.3 in de bestemming 'Groen' geen voorwaardelijke verplichting betreft.	Ja. De regeling in lid 3.3.3 in de bestemming



de realisering van water: "Ter plaatse van de aanduiding(en) 'water' dient ten minste 6.500 m2 water(oppervlak) te zijn gerealiseerd, en in stand te worden gehouden. Dit te realiseren water(oppervlak) heeft geen betrekking op tijdelijke waterberging." Deze bepaling is echter juridisch geheel niet afdwingbaar, omdat het geen verplichting bevat om het wateroppervlak te realiseren, maar alleen om deze in stand te houden. De verplichting om het wateroppervlak te realiseren dient volgens indiener eveneens als voorwaardelijke verplichting te worden vastgelegd in de bouwregels in de diverse woonbestemmingen, waarbij wordt bepaald dat de woningen niet mogen worden gebouwd, althans niet in gebruik mogen worden genomen, voordat het wateroppervlak is aangelegd. Pas daarna biedt volgens indiener artikel 3.3.3 van het ontwerpbestemmingsplan voldoende garantie dat het water aanwezig blijft.	Bij nader inzien voegt de betreffende regeling in 'Groen', zoals opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan, weinig toe. Het moeten realiseren van waterberging voorafgaand aan de bouw/vergunning is geregeld in het exploitatieplan. Dat gerealiseerd wateroppervlak in stand moet worden gehouden is evident, onafhankelijk van de oppervlakte. Het opnemen van een voorwaardelijke verplichting voor het realiseren van wateroppervlak is niet nodig. Het realiseren van waterberging en -compensatie is op andere wijzen geregeld. Daarop aansluitend is het aanwezig blijven van water geborgd via de vergunningen.	'Groen' is geschrapt.
h. Richtafstanden VNG-Brochure. Indiener geeft aan dat om te toetsen of de realisatie van woningen in de buurt van een bedrijf of een bedrijf nabij een woning aan het vereiste van een goede ruimtelijke ordening voldoet, er doorgaans wordt getoetst aan de VNG-brochure "Bedrijven en milieuzonering". Hierin zijn richtafstanden opgenomen om te toetsen of in de te realiseren woning een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bestaat en of de nabijgelegen bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt. Als voldaan wordt aan deze richtafstanden kan in beginsel worden aangenomen dat het plan voldoet aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening. Als daaraan niet wordt voldaan, moet goed gemotiveerd worden waarom kan worden afgeweken van het bestemmingsplan. Op het perceel van indiener is een glastuinbouwbedrijf toegestaan dat op grond van het overgangsrecht mag worden voortgezet. Een glastuinbouwbedrijf is milieucategorie 2. Hiervoor geldt een richtafstand van 30 meter. De richtafstand moet worden gemeten vanaf de uiterste grens waarop de milieubelastende activiteit mag worden uitgevoerd, tot het gevoelige object. Dit is dus de grens van het kadastrale perceel van cliënt tot de woonbestemming. De richtafstand ten aanzien van het perceel van indiener wordt niet gehaald. De richtafstand is 30 meter ten opzichte van een woonwijk als	Het is te simpel gesteld dat indiener wordt beperkt in de gebruiksmogelijkheden van diens perceel vanwege woningbouw. Het niet voldoen aan een richtafstand betekent niet automatisch dat de bedrijfsvoering moet worden gestaakt. Voorgaand heeft indiener reeds betoogd dat het bedrijf van indiener moet zijn gestopt, omdat de grond al moet zijn verkocht, vanwege de aanleg van een weg voordat woningbouw plaatsvindt. In die zin doen de richtafstanden voor woningbouw ten opzichte van glastuinbouw er niet toe. Volledigheidshalve is in de Algemene bouwregels een minimale afstand van 30 meter opgenomen ten opzichte van een bestaand glastuinbouwbedrijf, voor het bouwen van woningen.	Ja. In de Algemene bouwregels is een regel opgenomen die een minimale afstand van 30 meter voor woningbouw tot bestaande glastuinbouw voorschrijft.



hier wordt gebouwd, terwijl er direct tegen de grens van het perceel van indiener woningen mogen worden gebouwd en de feitelijke afstand dus 0 meter is. Door het niet halen van de richtafstanden tussen het glastuinbouwbedrijf en de locatie waar woningen mogen worden gerealiseerd, wordt indiener beperkt in de gebruiksmogelijkheden van diens perceel, aldus indiener. Zo lang er immers geen overeenstemming is bereikt over de aankoop van het perceel, zal het bedrijf worden voortgezet. Dit bedrijf mag volgens indiener niet in zijn gebruiksmogelijkheden worden aangetast. Door geen afstand te verplichten tussen de woningen en het bedrijf van indiener kan volgens indiener onmogelijk een goed woon- en leefklimaat worden gegarandeerd en worden volgens indiener de gebruiksmogelijkheden van het perceel van indiener onevenredig ingeperkt. Daarmee voldoet het vast te stellen plan dus niet aan een goede ruimtelijke ordening, omdat de bestaande bedrijfsvoering wordt aangetast, aldus indiener. Het bestemmingsplan dient dus zodanig te worden aangepast dat, zo lang er bedrijfsvoering op het perceel van indiener plaatsvindt, er geen woningen mogen worden gebouwd binnen 30 meter van de kadastrale perceelsgrenzen van het perceel van indiener.		
16. Mail d.d. 29 januari 2024		
a. Indieners zijn eigenaar van een perceel gelegen binnen het plangebied, langs de J.C. van Hattumweg. Op het perceel bevindt zich een woning van circa 150 m2 groot. Het pand is in slechte staat en niet duurzaam. Indieners zouden willen komen tot een grote renovatie, nieuwbouw of herontwikkeling van de kavel, bijvoorbeeld via herbouw van de aanwezige woning of bouw van een twee-onder-een-kap woning.	De gemeente is in principe voorstander van verduurzaming van de woning.	
b. In het voorontwerp-bestemmingsplan De Scheg Midden was de kavel van indieners niet opgenomen. Daarmee lag de kavel ingeklemd tussen	In het voorontwerp bestemmingsplan werd nog uitgegaan van een bedrijfswoning op de kavel van	Ja. De bestemming 'Woongebied – 3'



de J.C. van Hattumweg en het nieuwe woongebied. De uitvoering van de bestemming uit het bestemmingsplan "Legmeerpolder", 'Agrarisch – Glastuinbouw Bedrijfswoning', wordt volgens indieners daarmee door het nieuwe bestemmingsplan feitelijk onmogelijk gemaakt. Maar het huidige bestemmingsplan Legmeerpolder werd niet gewijzigd ter plaatse van de kavel van indieners in het voorontwerp-bestemmingsplan. Daarom hebben indieners verzocht om te worden meegenomen in het vervolg van de planvorming. In het ontwerpbestemmingsplan heeft de gemeente ervoor gekozen om de kavel van indieners met woning alsnog mee te nemen met de bestemming Woongebied-3, voor één vrijstaande woning. In de reactie op de inspraakreactie van indieners bij het voorontwerp stelt de gemeente: "De kavel biedt te weinig ruimte voor twee woningen, mede gelet op de omliggende kavels." Indieners kunnen deze redenering volgen als het zou gaan om de bouw van twee vrijstaande woningen. Maar voor de bouw van twee woningen onder-een-kap in de plaats van de huidige woning is volgens indieners de kavel zeer ruim. Indieners begrijpen de zinsnede "mede gelet op de omliggende kavels" niet. Aan de westelijke zijde ligt het tracé van de Meerlandenweg met groene bermen, aan de oostzijde een nog blijvend agrarisch bedrijf. Aan de zuidzijde ligt eerst een groene strook en daarna een bouwka­vel van circa 1.600 m2 met de bestemming Woongebied-3, maximaal twee-aaneen, voor 4 woningen, op kavels in grootte vergelijkbaar met die van indieners, aldus indieners. Het voorstel van indieners is om op de plankaart bij de bouwaanduiding de aanduiding "vrijstaand" te vervangen door "maximaal twee-aaneen" en bij de maatvoering het maximum aantal wooneenheden te verhogen naar 2. Dat geeft indieners de mogelijkheid om in de toekomst nog een keuze te maken voor vrijstaand of twee-onder-een-kap, om zowel de huidige bewoner als mogelijk een familielid onderdak te bieden. <i>Na een overleg en correspondentie tussen indieners en de gemeente, hebben de indieners een alternatieve zienswijze gegeven en gekozen voor één woning.</i>	indieners en was geen verandering van de planologische mogelijkheden opgenomen voor de kavel van indieners. Hetzelfde gold voor het naastgelegen perceel aan de J.C. van Hattumweg. Op basis van de inspraakreactie van indieners is in het ontwerp bestemmingsplan de kavel van indieners toegevoegd aan het plangebied en is de bestemming van de kavel van indieners veranderd naar 'Woongebied – 3' met maximaal één woning ter plaatse. Deze nieuwe bestemming bood de mogelijkheid om het perceel anders in te richten met een geheel nieuwe woning of om de bestaande woning te laten staan (en als burgerwoning te verduurzamen). Er heeft overleg met indieners plaatsgevonden, met de gemeente en daarbij tevens de eigenaren van naastgelegen percelen. Na een overleg en correspondentie tussen indieners en de gemeente, hebben indieners een ander voorstel gedaan. Het aangepaste voorstel van indieners betreft één bouwka­vel met één vrijstaande woning. Indieners wensen geen extra woning meer en tevens geen afsplitsing van een deel van de kavel. In het stedenbouwkundig plan is de invulling van het perceel van indieners aangepast, in zoverre dat de kavel van indieners buiten de begrenzing is gelaten en de bestaande woning is ingetekend. In het bestemmingsplan is de bestemming en het bouwvlak voor de vrijstaande woning aangepast. De bestemming is gelijkgesteld met andere bestaande woningen in het lint. De bestemming 'Woongebied – 3' is veranderd in 'Wonen' en 'Tuin'.	is ter plaatse van de kavel van indieners aangepast naar de bestemmingen 'Wonen' en 'Tuin', met in 'Wonen' een bouwvlak voor één woning ter plaatse van de bestaande woning.
--	--	---



17. Van Wijnen Projectontwikkeling Midden BV – Mail d.d. 29 januari 2024		
a. Van Wijnen Projectontwikkeling Midden B.V./indiener geeft aan een perceel in het westelijk gedeelte van het plangebied te hebben gekocht om daar woningen te ontwikkelen.	De gemeente neemt hier kennis van.	
b. Sociale woningen: Het [stedenbouwkundig] ontwerp gaat uit van 19,4 ha. met 459 woningen (23,6 won./ha.). Indiener geeft aan dat volgens indiener het uitgangspunt van de gesprekken met de gemeente Amstelveen, in het kader van het voorontwerp bestemmingsplan, minimaal 25 woningen per hectare is. Dit is exclusief sociale woningbouw. Volgens indiener is het realiseren van sociale woningbouw in de huidige marktomstandigheden onrendabel. Van Wijnen/indiener vraagt compensatie door middel van het verhogen van de aantallen woningen ten opzichte van de huidige 459 woningen.	Het uitgangspunt voor het stedenbouwkundig ontwerp betreft maximaal 25 woningen per hectare. Dit is inclusief sociale woningbouw. De dichtheid van het stedenbouwkundig ontwerp van 23 oktober 2023, dat als bijlage 1 bij het ontwerp bestemmingsplan is opgenomen, betreft 24,5 woningen per hectare. In het aangepaste stedenbouwkundig plan is de dichtheid circa 24,4 woningen per hectare op basis van een oppervlakte van circa 18,7 hectare. Het aangepaste stedenbouwkundig plan kent 457 woningen. Op het perceel van indiener is geen sociale woningbouw gesitueerd of voorgeschreven. Compensatie met een hoger woningaantal is niet aan de orde.	
c. Perceel Van Wijnen/indiener: Het is voor indiener onduidelijk of de kavel van indiener (Van Wijnen) wordt beschouwd als één bouwperceel of als meerdere. Dit in verband met een beperking die voortvloeit uit artikel 9.2.1. onder c van de regels van het ontwerp: aangezien de kavel groter is dan 600m2 mag maximaal 20% van het bouwperceel worden bebouwd, met een minimum van 150m2 en een maximum van 300m2. Op grond van artikel 1.26 van de regels is het volgens indiener denkbaar dat de kavel van indiener als één bouwperceel wordt beschouwd. Indiener wil hier graag duidelijkheid over.	In lid 9.2.1 onder c. (bestemming 'Woongebied – 1', artikel 9) staat het volgende: "op een bouwperceel vanaf 600 m² mag maximaal 20% van het bouwperceel worden bebouwd, met dien verstande dat ten minste 150 m² bebouwing is toegestaan en ten hoogste 300 m² bebouwing is toegestaan". Deze regel bepaalt niet wat een bouwperceel is. De begripsbepaling van een bouwperceel in artikel 1 (Begrippen) lid 26 is als volgt: een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is	



	toegelaten. Dit betreft een standaard definitie van een bouwperceel. Het bouwperceel betreft niet het oorspronkelijke kadastrale perceel. Het bestemmingsplan schrijft niet voor hoe een bouwperceel moet worden vormgegeven en waar een bouwperceel precies ligt. Als een bouwperceel is bepaald (bij/voor de aanvraag omgevingsvergunning bouwen), dan gelden bouwregels voor het bouwperceel. Op de kavel van indiener kunnen meerdere bouwpercelen, van verschillende omvangen, worden gesitueerd. In dit geval geeft het exploitatieplan aan waar en hoe in beginsel de bouwpercelen moeten worden gesitueerd en begrensd.	
d. Bouwkavels aan de Noorddammerweg [in het lint]: Indiener gaat er vanuit dat aan het lint 3 of 4 bouwkavels voor vrijstaande woningen kunnen worden gerealiseerd. De realisatie van deze kavels staat volgens indiener los van de totale ontwikkeling in De Scheg Midden en kan na het onherroepelijk worden van bestemmingsplan direct worden gerealiseerd. Graag ontvangt indiener een bevestiging hiervan. In het ontwerp bestemmingsplan dienen volgens indiener de kavels te worden opgenomen. Hier is reeds eerder met de gemeente over gesproken. Indiener verzoekt de gemeente aan te sluiten bij hetgeen volgens indiener eerder is afgesproken en bij het oorspronkelijk stedenbouwkundig plan.	De bouwkavels in het lint zijn separaat geregeld in het (ontwerp) bestemmingsplan, middels een bouwaanduiding en een maatvoering(aanduiding). Op basis van deze aanduidingen zijn in het ontwerp bestemmingsplan 4 woningen in het lint toegestaan ter plaatse van het perceel van indiener, waarbij deze 4 woningen uitsluitend als vrijstaande woningen of als twee-onder-een-kap woningen kunnen worden gerealiseerd. In het vast te stellen bestemmingsplan is het aantal van 4 woningen aangepast naar 3 woningen, in overleg met indiener. Het was de gemeente onduidelijk wat indiener bedoelde, en er heeft tussen de gemeente en indiener overleg plaatsgevonden over het stedenbouwkundig plan en het aantal woningen in het lint. De kavels van het stedenbouwkundig plan kunnen binnen het bestemmingsplan worden gerealiseerd, en de kavels in het lint waren en zijn in het bestemmingsplan opgenomen. Het maximum aantal woningen in het lint is aangepast naar 3 woningen, zoals het aantal was bij het voorontwerp.	Ja. Het maximum aantal woningen in het lint ter plaatse van het perceel van indiener is aangepast van 4 naar 3 woningen, in de bestemming 'Woongebied – 1'.



e. Stedenbouwkundig plan: Het stedenbouwkundig plan is niet dwingend voorgeschreven in het ontwerp bestemmingsplan en juist wel in exploitatieplan. Als dit een juiste veronderstelling is, dan verzoekt indiener terug te gaan naar de oorspronkelijke opzet zoals die was opgenomen in het oorspronkelijke stedenbouwkundig plan.	De veronderstelling van indiener klopt, althans in de basis. Het exploitatieplan biedt echter de mogelijkheid om van het stedenbouwkundig plan af te wijken voor zover dat passend is binnen de regels van het bestemmingsplan. In overleg met indiener is enkel deels teruggegrepen op het oorspronkelijk stedenbouwkundig plan (bij het voorontwerp bestemmingsplan). De oorspronkelijke opzet is in feite nog steeds van toepassing, maar dan met een groter aantal rijwoningen bij een hoger totaal aantal woningen in De Scheg Midden reeds bij het ontwerp bestemmingsplan. Wel is teruggegaan naar het oorspronkelijke aantal woningen in het lint; zie bij d.	Ja. Het maximum aantal woningen in het lint ter plaatse van het perceel van indiener is aangepast van 4 naar 3 woningen, in de bestemming 'Woongebied – 1'.
18. Brief d.d. 8 februari 2024		
a. In de ontvangen papieren is het voor indieners niet volledig duidelijk, wat de exacte plannen zijn voor het perceel grenzende aan het perceel van indieners. Om deze reden worden indieners graag meegenomen in de beslissingen die zullen worden genomen voor de inrichting van de omgeving. Daarnaast zouden indieners graag in gesprek gaan over de toekomst van het bestemmingsplan op het adres van indieners. En indieners willen samen overleggen wat de langetermijnvisie is van het gebied.	Het stedenbouwkundig plan, als bijlage van het bestemmingsplan, laat meer specifiek zien hoe het gebied wordt of kan worden ingevuld. Het aangrenzende perceel zal hoofdzakelijk worden ingericht met groen en water, en niet met woningbouw. Als indieners een plan hebben om iets te veranderen op hun adres, dan kunnen indieners daarvoor een 'omgevingsoverleg' aanvragen (op de website van de gemeente).	