

Nota van Beantwoording

Ontvangen zienswijzen en
beantwoording van de zienswijzen, op het

Ontwerp
Bestemmingsplan
De Scheg West

Amstelveen, augustus 2023



Wijze van beantwoording

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

Op 11 januari 2023 is het ontwerp bestemmingsplan voor een periode van zes weken ter visie gelegd, met een zienswijzentermijn t/m 21 februari 2023. Voor de ingediende pro forma zienswijzen is de zienswijzentermijn verlengd t/m 14 maart 2023.

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 linkerkolom 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. Mails (29 stuks)		
a. Indieners geven aan vlakbij de voorgenomen verlengde Hammarskjöldsingel te wonen. De plannen hebben voor indieners nadelige gevolgen. De plannen zijn volgens indieners in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Indieners geven aan dat de verlenging van de Hammarskjöldsingel naar het oordeel van de gemeente geen onderdeel is van het bestemmingsplan "de Scheg West", gezien het plan uitgevoerd zou kunnen worden zonder de verlenging. Echter blijkt op geen enkele wijze de intentie te bestaan om het project "de Scheg West" individueel uit te voeren. In vrijwel alle stukken wordt de cumulatie van "de Scheg West" en "de Scheg Midden" aangehaald en/of onderzocht waardoor deze plannen onlosmakelijk aan elkaar verbonden zijn. Derhalve zijn indieners van mening dat ook ten aanzien van het bestemmingsplan "de Scheg West" de belangen van indieners kenbaar gemaakt en behartigd dienen te worden. Dit is dan ook de reden dat bewoners in Westwijk al sinds 2015 de belangen van indieners kenbaar maken ten aanzien van het gehele project "de Scheg" en dat indieners zich daarin niet gehoord voelen.	Planologisch gezien maakt de voorgenomen verlengde Hammarskjöldsingel geen onderdeel uit van het bestemmingsplan De Scheg West. Het betreffende wegvak is gelegen buiten het plangebied van dit bestemmingsplan. Vanuit het ruimtelijk beleid dat de gemeente voor De Scheg voor ogen heeft, is het inderdaad de bedoeling de deelgebieden West en Midden in samenhang met elkaar tot ontwikkeling te brengen. Beide gebieden zullen met elkaar verbonden worden via een doorgaande singel. Dat laat onverlet dat deelgebied West ook afzonderlijk, zonder een ontsluiting via de singel, kan worden gerealiseerd. Het deelgebied Midden kan ook afzonderlijk van deelgebied West gerealiseerd worden. Een afzonderlijke ontwikkeling is in beide gevallen verkeerskundig uitvoerbaar, doch niet wenselijk en ook niet het uitgangspunt. Gelet op de vastgestelde Ontwikkelvisie en het vastgestelde Ruimtelijk Raamwerk, dient de gemeente bij de twee bestemmingsplannen De Scheg West en De Scheg Midden rekening te houden met de ontwikkeling van de drie gebiedsdelen van De Scheg, waarbij de raad in de genoemde kaderdocumenten heeft gekozen voor een verkeersontsluiting van De Scheg Oost die losstaat van de singel door West en Midden.	



	Bij de onderzoeken dient de gemeente rekening te houden met de (mogelijk) cumulatieve effecten van De Scheg West en Midden, voor zover effecten doorwerken naar een plandeel en in dit geval De Scheg West. Voor de verlengde Hammarskjöldsingel is in het nieuwe verkeersonderzoek van augustus 2023 een verkeersintensiteit van circa 4.700 motorvoertuigen berekend. De gemeente acht dit een aanvaardbare hoeveelheid verkeer en dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.	
b. Indieners geven aan dat voorliggende plannen een cumulatie aan nadelige gevolgen voor hun gezondheid en woongenot vormen. Volgens indieners zijn de bestemmingsplannen "de Scheg West" en "de Scheg Midden" onlosmakelijk verbonden. Een verlenging van de Hammarskjöldsingel is dan ook niet langer uit te sluiten indien de plannen worden aangenomen. In de beoogde situatie komen er, bij de aansluiting Loethoelilaan en Hammarskjöldsingel, op de groenstrook tussen de sloot en de trambaan, een 50 km/u-weg en een fietspad ter ontsluiting van De Scheg. Deze geplande verlengde verkeersweg, de verlengde Hammarskjöldsingel, zal vervolgens door de Scheg Midden en Scheg West gaan en uitkomen bij de Weldam en bij de Jane Addamslaan. De 50 km/u-weg is ter ontsluiting van "de Scheg West" en "de Scheg Midden" en het fietspad is ter ontsluiting van het gehele project "de Scheg", aldus indieners. Daarnaast is de trambaan destijds dusdanig dicht op de woonwijk geplaatst dat het volgens indieners nog maar de vraag is of de beoogde autoweg en het beoogde fietspad tussen de trambaan en de sloot passen zonder de sloot te versmallen. De drukke ontsluitingsweg voor de Scheg, zorgt volgens indieners voor significante (negatieve) gevolgen voor hun als bewoners in Westwijk.	De Scheg West en De Scheg Midden zijn niet onlosmakelijk verbonden, omdat de plannen ook afzonderlijk van elkaar kunnen worden gerealiseerd. Als beide bestemmingsplannen worden vastgesteld en het plan De Scheg Midden wordt uitgevoerd, dan zal de verlenging van de Hammarskjöldsingel inderdaad aan de orde zijn. De verlengde Hammarskjöldsingel is primair voor de ontsluiting van De Scheg Midden. Als beide plannen worden gerealiseerd, dan zal het planverkeer van De Scheg West en Midden zich gaan verdelen, waardoor er ook verkeer van deelgebied West over de verlengde Hammarskjöldsingel zal gaan rijden. Andersom zal er ook verkeer van deelgebied Midden over de Weldam gaan rijden. Tussen de trambaan en de sloot is voldoende ruimte aanwezig voor een goede inpassing van de weg en het fietspad, zonder dat hiervoor de sloot versmald hoeft te worden. Alleen ter hoogte van de Loethoelilaan zal er waarschijnlijk een aanpassing van de huidige duiker nodig zijn voor het realiseren van een verkeersveilige aansluiting op het bestaand wegennet. Het fietspad langs de verlengde Hammarskjöldsingel komt inderdaad ten bate voor De Scheg als geheel. Vanuit De Scheg West zou ook de Weldam of Noorddammerweg als fietsroute	



	kunnen worden genomen. Het fietspad langs de verlengde Hammarskjöldsingel heeft als voordeel dat deze een snelle verbinding vormt met de tramhalte Westwijk. Uit de diverse verrichte onderzoeken volgt dat de gevolgen van de verlengde Hammarskjöldsingel voor Westwijk niet significant zijn.	
c. Volgens indieners zorgt het nieuwe plan voor een forse toename van de verkeersdruk/verkeersbewegingen en voor een afname van de verkeersveiligheid. In het verkeersonderzoek De Scheg is men uitgegaan van Plansituatie I en Plansituatie II. In Plansituatie II is gedeeltelijk gehoor gegeven aan het alternatief wat sinds 2015 meermaals door meerdere belanghebbenden is aangedragen, een nieuwe ontsluiting via de Legmeerdijk. Uit het onderzoek blijkt dat een nieuwe ontsluiting via de Legmeerdijk verlichting biedt in het gehele plan, onder meer ook op de verlengde Hammarskjöldsingel. Indieners benoemen ook een alternatief met eveneens een nieuwe ontsluiting via de Bovenkerkerweg. Deze optie is in zijn geheel niet onderzocht, maar het ligt volgens indieners in de lijn der verwachtingen dat ook deze aanvulling voor een extra verlichting zou zorgen. Daarnaast zorgt dit ervoor dat een verlenging van de Hammarskjöldsingel naar de Weldam volledig overbodig wordt. Indieners geven aan dat de opdracht voor het verkeersonderzoek met een te beperkte scope is ingezet, waarbij de alternatieve ontsluiting via de Bovenkerkerweg zonder motivatie buiten beschouwing is gelaten. De keuze voor het opnemen van Plansituatie I in het bestemmingsplan is volgens indieners dan ook niet te verklaren in het licht van het voornoemde verkeersonderzoek en de meerdere inspraakmogelijkheden waarbij belanghebbenden hun zorgen hebben kenbaar gemaakt. Enkel de verklaring dat Plansituatie I aantoont dat de bestaande en aan te leggen (verlengde) wegen voldoende	Allereerst wordt opgemerkt dat het verkeersonderzoek opnieuw is uitgevoerd met een gecorrigeerde input met 800 woningen in De Scheg West. In het nieuwe verkeersonderzoek van augustus 2023 zijn twee varianten op de voorgenomen verkeersstructuur (planvariant 1) onderzocht, beide met een extra aansluiting op de Legmeerdijk waarvan één zonder verlenging van de Hammarskjöldsingel. De variant zonder de verlengde Hammarskjöldsingel betreft planvariant 3. De genoemde Plansituatie II is hetzelfde als planvariant 2. In het verkeersonderzoek is aangetoond dat, wanneer beide plannen tot realisatie komen, ontsluiting via de Weldam en verlengde Hammarskjöldsingel gezamenlijk volstaat; dit betreft Plansituatie I/planvariant 1. Daarbij kiest de gemeente ervoor om op een tweetal kruispunten rotondes aan te leggen op/aan de hiervoor genoemde wegen in Westwijk. Planvariant 2 heeft naast een zeker positief effect voor de Weldam en het westelijk deel van de Jane Addamslaan geen nadere positieve effecten op de verkeersintensiteiten in De Scheg West en/of Midden. In planvariant 2 (Plansituatie II) is het effect op het aantal verkeersbewegingen op de rotonde op de Legmeerdijk relatief beperkt. Uit het verrichte verkeersonderzoek blijkt dat Plansituatie II (planvariant 2) niet nodig is. De verkeersintensiteit op de verlengde Hammarskjöldsingel is nauwelijks verschillend in Plansituatie I en II.	



capaciteit bieden, doet volgens indieners te kort aan de belangen van omwonenden en er is hier volgens indieners dan ook sprake van een inbreuk op het zorgvuldigheidsbeginsel (art. 3:2 Awb) en het motiveringsbeginsel (art. 3:46 Awb).	Zie verder de reactie bij 1e.	
d. Indieners vrezen dat het plan voor geluidsoverlast zorgt. Het plan zorgt volgens indieners voor een extreme toename van het aantal verkeersbewegingen door een opstapeling van het toegenomen verkeer sinds 2015, verkeer vanuit de toekomstige bewoners en de reeds bestaande trambewegingen. Dit resulteert in geluidsoverlast. Uit de akoestisch onderzoeken uitgevoerd door Sweco d.d. 17 juni 2022 en Sweco d.d. 15 december 2022, blijkt dat de wettelijke kaders (hoogst toelaatbare waarde van 48 dB) niet overschreden worden ten aanzien van woningen in de buurt van de verlengde verkeersweg, mits er gebruik wordt gemaakt van 'dunne geluid reducerende deklagen A of B'. Ook hier zijn de gevolgen van de bestaande trambaan voor de bestaande bebouwing niet meegerekend. Ondanks dat wettelijk gezien de grenzen niet overschreden worden ten aanzien van woningen in de buurt van de verlengde verkeersweg, betreft dit maar enkele decibellen. Zo zijn er metingen van 50 dB op de gevel van de woningen in de buurt van de verlengde verkeersweg en geeft het gebruik van 'dunne geluid reducerende deklagen A of B' een reductie van circa 3 dB. Daarmee komt de geluidsoverlast tot 1 dB onder de hoogst toelaatbare waarde, een volgens indieners voor een leek verwaarloosbaar verschil. De geluidsoverlast die men zal ervaren zal dan ook significant toenemen ten opzichte van de huidige situatie, aldus indieners. Volgens indieners zijn hun belangen niet meegewogen anders dan dat men heeft getoetst of er mogelijkheden zijn om de overlast binnen de grenswaarden te brengen. Dit geeft voor indieners aan dat men er alles aan doet om de voorliggende plannen doorgang te geven en er geheel geen participatie	Allereerst merkt de gemeente op dat in het akoestisch onderzoek d.d. 15 december 2022 voor plan De Scheg West, de verlengde Hammarskjöldsingel niet is getoetst, omdat deze weg niet gerealiseerd kan worden op basis van het bestemmingsplan De Scheg West. In het akoestisch onderzoek d.d. 17 juni 2022 voor het plan De Scheg Midden is inderdaad de cumulatieve geluidsbelasting voor wat betreft cumulatie van geluid van autoverkeer en tramverkeer niet meegenomen. In het nieuw te verrichten akoestisch onderzoek voor De Scheg Midden zal deze cumulatie wel worden meegenomen. De cumulatie van geluid van autoverkeer en tramverkeer is naar verwachting beperkt. Een reductie van circa 3 dB met behulp van stiller asfalt is aan te merken als een wezenlijk verschil. Uit het nieuwe verkeersonderzoek blijkt dat de verkeersintensiteit op de verlengde Hammarskjöldsingel lager zal zijn dan eerder is berekend, waarmee ook de mate van benodigd stiller asfalt lager kan zijn. Aangezien de verlengde Hammarskjöldsingel een nieuwe weg is zal er per definitie sprake zijn van een wezenlijke geluidstoename ten opzichte van de bestaande situatie. De geluidsbelasting blijft bij de woningen aan de Anne de Vrieslaan, met de toepassing van stiller asfalt, echter onder of gelijk aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Daarmee is de geluidsbelasting(toename) vanwege het wegverkeer algemeen aanvaardbaar. De geluidsbelasting op de voorgestane woningen langs de toekomstige singel door De Scheg, is hoger dan de	



heeft plaats gevonden ondanks de herhaaldelijk verzoeken om bestaande bewoners te betrekken. Een uitgebreider onderzoek en een eventuele compensatie voor belanghebbenden, zoals het plaatsen van geluidwerend glas en geluidbestendige ventilatie in de bestaande woningen, zou volgens indieners op zijn plaats zijn. Volgens indieners zullen deze maatregelen wel genomen worden in (enkele) nieuw te bouwen woningen. Gezien het gelijkheidsbeginsel zou het volgens indieners dan ook op zijn plaats zijn om ter compensatie dergelijke maatregelen ook aan te bieden aan bestaande bewoners. Indieners geven daarnaast aan dat het algemeen bekend is dat geluidsoverlast de gezondheid ernstige schade toebrengt. Daarom is volgens indieners aanpassing van het plan noodzakelijk.	geluidsbelasting op de bestaande woningen langs de verlengde Hammarskjöldsingel. In dat kader zullen deze nieuwe woningen van andere gevelmaatregelen/-geluidwering worden voorzien. Volgens de Wet geluidhinder is er bij een geluidsbelasting van 48 dB op de gevel geen sprake van geluidhinder die aanvullende aandacht behoeft. Gezien de rekenresultaten stelt de gemeente zich op het standpunt dat wezenlijke geluidsoverlast en daarmee samenhangende gezondheidseffecten niet aan de orde zijn.	
e. Volgens indieners hoort de gemeente andere mogelijkheden te onderzoeken. Indieners geven aan dat de gemeente volgens de wet moet zorgen voor een goede ruimtelijke ordening. Indieners vragen nader onderzoek te doen naar alternatieve ontsluitingsmogelijkheden, waarbij onder andere gekeken wordt naar het door meerdere bewoners aangedragen alternatief (nieuwe ontsluitingen via de Legmeerdijk en de Bovenkerkerweg en een fietsaanmoedigingsbeleid voor de bewoners van de nieuwe Groene en Duurzame wijk de Scheg, via bestaande fietspaden en fietsingangen naar Westwijk en nieuw aan te leggen moderne fietspaden en doorfietsroutes) en eventuele andere mogelijkheden, voor een uiteindelijke andere oplossing voor de ontsluiting van "de Scheg".	De gemeente stelt zich op het standpunt dat de voorgenomen verkeersstructuur voldoet aan het uitgangspunt van een goede ruimtelijke ordening. Dat laat onverlet dat de gemeente wel alternatieve ontsluitingsmogelijkheden in ogenschouw heeft genomen, waaronder het genoemde aangedragen alternatief. Een alternatief met een ontsluiting van De Scheg Midden en West via de J.C. van Hattumweg of een zuidelijk(er) tracé op de Bovenkerkerweg beschouwt de gemeente vanwege de ingrijpende infrastructurele en landschappelijke aanpassingen niet als een reëel alternatief. Een ontsluiting via de Noorddammerweg of Meerlandenweg is ook beschouwd en wordt eveneens niet reëel geacht vanwege het bestaande wegprofiel en de vele agrarische percelen die op deze wegen ontsloten zijn. Beide wegen hebben onvoldoende capaciteit als hoofdontsluitingsweg en zijn daarvoor niet geschikt. Zoals bij punt 1c aangegeven zijn in het verkeersonderzoek van augustus 2023 twee alternatieve varianten opgenomen. Eén van deze varianten voorziet in de plansituatie waarin de	



	voorgenomen aansluiting op de verlengde Hammarskjöldsingel (via De Scheg Midden) komt te vervallen en De Scheg West rechtstreeks wordt ontsloten op de Legmeerdijk. Deze variant is aangemerkt als Plansituatie III in het onderzoek. Het onderzoek naar deze variant wijst uit dat het niet realiseren van de verlengde Hammarskjöldsingel zorgt voor omrijbewegingen en verplaatsingen van verkeersstromen. Dit is vooral merkbaar door toenemende verkeersintensiteiten op de Weldam en Jane Addamslaan. De gemeente ziet hierin geen aanleiding om voor te sorteren op Plansituatie III door in het bestemmingsplan De Scheg West een rechtstreekse aansluiting mogelijk te maken op de Legmeerdijk. De andere variant, waarbij De Scheg West eveneens van een rechtstreeks aansluiting op de Legmeerdijk wordt voorzien, maar waarbij de aansluiting op de verlengde Hammarskjöld-singel behouden blijft (Plansituatie II), leidt volgens het onderzoek niet tot een wezenlijk verschil in de verkeersintensiteiten op de verlengde Hammarskjöldsingel. Wel heeft deze variant een zeker positief effect op de verkeersintensiteiten van de Weldam en Jane Addamslaan, doch niet voldoende significant dat daarmee een rechtstreekse aansluiting op de Legmeerdijk in de rede ligt.	
f. Indieners geven aan dat de gemeente planschade kan voorkomen door een aanpassing van het plan. Een goede ruimtelijke ordening vraagt dat de gemeente het nadeel voor omwonenden zo klein mogelijk houdt. Ook daarom vragen indieners de gemeente om andere mogelijkheden te onderzoeken, waar geen of minder planschade uit volgt.	De gemeente volgt het uitgangspunt van een goede ruimtelijke ordening. In dat kader is gedegen onderzoek gedaan. Daarbij zijn tevens andere mogelijkheden onderzocht. Naar het oordeel van de gemeente worden omwonenden in dit geval niet onevenredig in hun belangen getroffen. Het risico op planschade als gevolg van het bestemmingsplan De Scheg West heeft de gemeente beoordeeld en in de afweging opgenomen.	



2. Mails met uitbreiding op zienswijze nr. 1 (4 stuks)		
a. Volgens indieners zal het plan dan wel het doortrekken van de weg [Hammarskjöldsingel] voor nog meer parkeerdruk gaan zorgen in de volgens indieners toch al overbelaste straten rond de tramhalte Westwijk. Het zal volgens indieners een illusie blijken te zijn dat mensen wonend in De Scheg op de fiets zullen stappen om vervolgens bij halte Westwijk op de tram te stappen. Indieners, wonende in de Paul Rodenkolaan, geven aan bijna dagelijks te worden geconfronteerd met een enorme parkeer overlast veroorzaakt door o.a. mensen die slechts een paar straten verderop wonen. Volgens indieners zal er veel meer parkeerdruk zijn door het doortrekken van de Hammarskjöldsingel.	Extra verkeersdrukte in de Loethoelilaan als gevolg van het doortrekken van de Hammarskjöldsingel ligt niet in de lijn der verwachtingen. Het verkeersmodel geeft daarvoor geen aanwijzing. Ook verwacht de gemeente niet dat er dusdanig veel bewoners vanuit De Scheg met de auto naar tramhalte Westwijk zullen rijden om vanaf daar verder te reizen per tram, dat dit tot grote parkeeroverlast zal leiden. Indien dit in de toekomst onverwacht toch een probleem gaat worden, kan door het instellen van parkeerregulering daar alsnog sturend op geacteerd worden.	
b. Indieners vragen de gemeente om de bestemmingsplannen voor West en Midden samen te behandelen. Indieners geven aan om nu reeds bij bestemmingsplan De Scheg West aandacht te vragen voor De Scheg Midden, omdat indieners vrezen voor dat de vaststelling van bestemmingsplan De Scheg West zorgt dat opmerkingen op De Scheg Midden met de verlengde Hammarskjöldsingel als te laat worden betiteld.	De ruimtelijke samenhang van de bestemmingsplannen voor de deelgebieden West en Midden is bepaald in zowel de Ontwikkelvisie 2015 als in het Ruimtelijk Raamwerk 2020. Beide bestemmingsplannen geven uitvoering aan de genoemde beleidskaders, maar hoeven niet samen en gelijktijdig te worden behandeld. Opmerkingen op het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan De Scheg Midden met de verlengde Hammarskjöldsingel, staan als zodanig los van De Scheg West. Het plan De Scheg West kan ook zonder De Scheg Midden worden ontwikkeld, en vice versa. Het plan De Scheg Midden is zonder de verlengde Hammarskjöldsingel verkeerskundig niet reëel uitvoerbaar. Een extra aansluiting op de provinciale weg Legmeerdijk in plaats van ontsluiting via de verlengde Hammarskjöldsingel heeft meerdere nadelen. Daarnaast kan de realisatie van de verlengde Hammarskjöldsingel als ruimtelijk aanvaardbaar worden beschouwd.	
c. Indieners geven aan de bewoners al sinds 2015 vragen om alternatieven met ontsluitingswegen naar de provinciale	De ontwerpversie van de Ontwikkelvisie Scheg Noorder Legmeerpolder, waarin onder meer de hoofdverkeersstructuur	



wegen, en dat bewoners ook in 2021 weer vragen hebben gesteld over de verlengde weg bij een online presentatie over De Scheg West. Indieners willen voor hun gezondheid en de verkeersveiligheid een alternatief. Tevens geven indieners aan dat de alternatieven duurder zijn voor de project ontwikkelaars en duurder en lastiger voor de gemeente.	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 is door de raad in 2020 nog eens bevestigd met de vaststelling van het Ruimtelijk Raamwerk. De gemeente ziet de eerder vastgestelde ruimtelijke kaders, die op grond van verkeersonderzoek uitvoerbaar zijn, nog steeds als de beste verkeersontsluiting voor de nieuwe wijk. De aangedragen suggesties voor een alternatieve ontsluiting heeft de gemeente evenwel serieus in ogenschouw genomen. Alles overwegende ziet de gemeente de voorliggende verkeersontsluiting, namelijk het aansluiten van het nieuwe woongebied van De Scheg op de bestaande infrastructuur van Westwijk, als de beste mogelijkheid. Een belangrijk stedenbouwkundig uitgangspunt daarbij is om de bestaande voorzieningen in Westwijk goed bereikbaar te maken voor de nieuwe bewoners van De Scheg. Zie de reactie bij 1c en 6c voor het uitgevoerde verkeersonderzoek naar twee alternatieven.	
d. Indieners geven aan te hebben vernomen van kostenverhogende maatregelen voor het huidige verkeersplan, namelijk: een 'aanrijbeveiliging' voor het GVB transformatorhuisje omdat er te weinig plek is en alle andere eventuele aanpassingen bij de sloot om de weg passend te maken en aanpassingen bij de gasleiding. Deze maatregelen zouden volgens indieners voor de gemeente kosten	De kosten voor een goede landschappelijke en verkeersveilige inpassing van de Hammarskjöldsingel zijn meegenomen in de raming van de weg. Deze extra kosten staan niet in verhouding tot de kosten van alternatieve tracés voor de weg. De gemeente heeft geen aanwijzingen dat de verlengde Hammarskjöldsingel zal leiden tot wezenlijke	



verhogend kunnen zijn voor deze verlengde weg. Volgens indieners is misschien uit kosten oogpunt een alternatief dan goedkoper. Indieners geven daarnaast aan dat kostenvoordeel voor de verlengde weg niet boven hun gezondheid zou mogen gaan.	gezondheidseffecten. De toetsing van de verlengde Hammarskjöldsingel vindt plaats bij het bestemmingsplan De Scheg Midden. Er is reeds een luchtkwaliteitsonderzoek verricht waaruit blijkt dat de luchtkwaliteit met de weg ruimschoots voldoet aan de grenswaarden.	
3. Brieven d.d. 10 maart 2023 - twee stuks - ontvangen 14 en 16 maart, tevens per mail d.d. 10 maart 2023 – ook zijnde twee van de indieners van zienswijze nr. 1		
Inhoud hetzelfde als zienswijze nr. 1	Zie de reactie bij nr. 1	
4. Brief d.d. 24 januari 2023		
a. Geluidscontour Vliegtuiglawaai: De geluidscontour vliegtuiglawaai Schiphol staat niet op de bestemmingsplankaart. Deze lijn acht indiener van belang om overlegpartners en geïnteresseerden te laten zien dat ten zuiden van deze contour geen woningbouw is toegestaan. Om deze reden hebben deze gebieden een groenbestemming gekregen. Indiener stelt voor om de geluidscontour op de bestemmingsplankaart aan te brengen.	Een geluidscontour op de bestemmingsplankaart aanbrengen biedt geen extra relevante planologische regels. Doordat er geen bouwvlak in het deel van het plangebied ten zuiden van de geluidscontour is opgenomen, is woningbouw niet mogelijk aldaar.	
b. Vrachtverkeer: De Meerlandenweg (op de grens van de Scheg Midden en Scheg West) en de Noorddammerweg (in de Scheg West) zijn belangrijke aan- en afvoerwegen voor bedrijven die aan deze wegen gevestigd zijn. Deze wegen lopen van noord naar zuid dwars door de ontworpen woonwijk, waar ze	De aansluitingen van de Noorddammerweg en de Meerlandenweg op de nieuwe wijkontsluitingsweg zullen worden vormgegeven als zogenaamde inritconstructies, vergelijkbaar met de huidige zuidelijke aansluiting van de Noorddammerweg op de Asserring. Hiermee wordt de	



worden gekruist door de (te verlengen) oostwestgerichte Hammarskjöldsingel. Deze singel is de hoofdontsluiting van de Scheg Midden en de Scheg West, waar hij uitkomt op een rotonde in het verlengde van Weldam. Omdat zwaar vrachtverkeer in de nieuwe woonwijken ongewenst is, stelt indiener voor om de kruisingen Meerlandenweg/Hammarskjöldsingel en de kruising Noorddammerweg/Hammarskjöldsingel als rotonde uit te voeren, zodat deze door het vrachtverkeer als keerlus gebruikt kunnen worden. Volgens indiener zal met borden aangegeven moeten worden dat niet noodzakelijk vrachtverkeer niet welkom is. De voorgestelde rotondes in de Scheg Midden dienen ook een ander doel: de (te verlengen) Hammarskjöldsingel vertoont 'interessante bochten' die met de auto met hoge snelheid genomen kunnen worden. Als zodanig fungeren de voorgestelde rotondes dus tevens als snelheidsremmers. Indiener stelt voor om de benodigde ruimte voor deze rotondes op de bestemmingsplankaart [van de Scheg Midden] als verkeersareaal aan te geven.	hiërarchie van de wegen duidelijk. Vrachtverkeer dat momenteel via de Meerlandenweg of Noordammerweg via de J.C. van Hattumweg richting Weldam rijdt, kan dit blijven doen via de nieuwe wijkontsluitingsweg. Het gaat hierbij niet om hele grote hoeveelheden vrachtverkeer en vrijwel uitsluitend om bestemmingsverkeer. De nieuwe ontsluitingsweg door de wijk heeft een standaard profiel voor een ontsluitingsweg. De gemeente verwacht niet dat op deze weg harder gereden zal gaan worden dan op vergelijkbare wegen in Westwijk.	
c. Openbaar vervoer: Omdat de toekomstige bewoners van de nieuwe woonwijk vanwege de geïsoleerde ligging en zonder eigen voorzieningen bij voorkeur gebruik zullen maken van eigen auto's, ligt een openbaar vervoersverbinding door de nieuwe wijk niet direct voor de hand. Een busverbinding loopt via de Legmeerdijk en de Jane Addamslaan naar het Westwijkplein, terwijl de dichtstbijzijnde tramhalte (halte Westwijk) circa 1.500 meter verder ligt. De tram rijdt de Scheg voorbij. Het lijkt volgens indiener geen verkeerde beslissing om te anticiperen op de mogelijkheid dat de verlengde Hammarskjöldsingel in de toekomst deel uitmaakt van het busnet. Indiener stelt daarom voor om deze nieuwe weg ruim te profileren zodat twee bussen elkaar kunnen passeren en op strategische plaatsen haltes kunnen worden aangelegd.	De Singel / Verlengde Hammarskjöldsingel is (in de basis) reeds ruim genoeg geprofileerd voor lijnbussen. Op een enkele plek in De Scheg Midden kan de Singel breder worden geprofileerd ten behoeve van bushaltes.	



d. Verkeersstructuur: Indiener geeft aan tevens van mening te zijn dat de opzet van de hoofdverkeersstructuur van de Scheg als geheel fundamenteel onjuist is en lós van het stratennet in Westwijk, als zelfstandige ontsluiting tussen de Legmeerdijk en de Bovenkerkerweg had moeten worden ontworpen.	De gemeente stelt zich op het standpunt dat vanuit verkeerskundig en stedenbouwkundig oogpunt een fysieke aanhechting van De Scheg West en Midden aan Westwijk een goede keuze is. De aanhechting past in de stedenbouwkundige opzet van Westwijk en volgt de structuur van eerdere uitbreidingen van de wijk. Directe aansluitingen op de Legmeerdijk en Bovenkerkerweg, in plaats van een directe (autoverkeer) aansluiting op Westwijk, leiden tot langere rijafstanden tot voorzieningen en tot extra verkeersdruk op meerdere wegen vanwege andere te volgen routes. Een directe aansluiting op de Bovenkerkerweg is daarbij technisch gecompliceerd door de aanwezigheid van het opstel terrein van de tram.	
5. Mail en brief d.d. 15 februari 2023		
a. Indiener geeft aan dat in het ontwerp bestemmingsplan De Scheg West, ten opzichte van het voorontwerp bestemmingsplan, een wijziging is opgenomen met betrekking tot de woningen aan de Noorddammerweg. Indiener noemt de volgende verschillen: • Het oppervlak met de bestemming Water is toegenomen. • De bestemmingsvlakken Wonen-1 en Wonen-2 [daarna Wonen-3] zijn kleiner geworden. In het voorontwerp bestemmingsplan konden er twee extra vrijstaande woningen [in Wonen-2] en de bestaande woningen van minimaal 1.200 kuub gerealiseerd worden. • De bouwvlakken zijn substantieel kleiner geworden. • De middelste kavels liggen dicht bij elkaar. Indiener verzoekt de gemeente om het bestemmingsplan De Scheg West aan te passen overeenkomstig het voorontwerp bestemmingsplan.	Het stedenbouwkundig plan is gewijzigd na het voorontwerp bestemmingsplan (gepubliceerd in december 2021), en is wederom gewijzigd na het ontwerp bestemmingsplan. In het voorontwerp bestemmingsplan was ter plaatse van de door indiener bedoelde locatie het stedenbouwkundig plan (d.d. 18 maart 2021) niet goed verwerkt, doordat te grote bouwvlakken en toegelaten woningoppervlaktes waren opgenomen. In het stedenbouwkundig plan d.d. 14 september 2022 was onbedoeld een extra watergang en wateroppervlakte opgenomen, waardoor in het ontwerp bestemmingsplan de bouwpercelen waren verkleind. In het ontwerp bestemmingsplan konden nog steeds woningen met een volume van 1.200 kuub/m3 gerealiseerd worden.	Ja. Vergroting bouwvlakken. Alle vier woningen in Wonen-3. Kleine vergroting grondoppervlaktes Wonen-3. Vergroting maximale oppervlaktes hoofdgebouwen naar 210 m2. Aanpassing bestemmingsvlak Water.



	Gelet op het voorgaande, is een volledige aanpassing overeenkomstig het voorontwerp bestemmingsplan niet aan de orden. In het licht van flexibiliteit van de positionering en vormgeving van de nieuwe woningen, zijn de bouwvlakken in het bestemmingsplan groter gemaakt (ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan). Ten aanzien van de grotere bouwvlakken is in de regels bepaald dat de gebouwoppervlakte maximaal 210 m² mag betreffen. De nieuwe watergang tussen de woningen was in het voorontwerp bestemmingsplan niet goed opgenomen. Inmiddels zijn de watergangen gewijzigd in het aangepaste stedenbouwkundig plan en daarmee ook in het bestemmingsplan.	
6. Brief d.d. 18 februari 2023, tevens per mail d.d. 19 februari 2023		
a. Indieners maken bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan De Scheg West, voor zover er geen (derde) ontsluiting komt van De Scheg West (en De Scheg Midden bij realisatie) via de Legmeerdijk. Indieners blijven zich zorgen maken over de effecten van De Scheg West (en Midden) door toename van het verkeer en de verslechtering van de verkeersveiligheid op de Weldam en Jane Addamslaan. Naast de autonome toename van verkeer die is voorzien door Goudappel (2032) komen hier de auto's bij van de nieuwe woonwijk(en). Immers zal een groot deel van de auto's De Scheg West (en Midden) verlaten of binnenrijden via de Weldam. De tweede ontsluiting van de wijk(en) is vooralsnog gepland via de Hammarskjöldsingel.	Allereerst wordt opgemerkt dat het verkeersonderzoek opnieuw is uitgevoerd met een gecorrigeerde input met 800 woningen in De Scheg West en een zichtjaar 2033. Het akoestisch onderzoek plan De Scheg West is tevens opnieuw uitgevoerd. Op het kruispunt Weldam-Jane Addamslaan zal in plaats van het huidige voorrangskruispunt een rotonde worden gerealiseerd. Dit komt zowel de verkeersafwikkeling als de verkeersveiligheid ten goede. Deze rotonde maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan De Scheg West. De ontwikkeling van De Scheg zal inderdaad leiden tot een toename van de hoeveelheid verkeer op de Jane Addamslaan. De Jane Addamslaan beschikt echter momenteel over	



Uit de documentatie (o.a. verkeersonderzoek [2022] en paragraaf 7.4 toelichting ontwerp bestemmingsplan) blijkt dat de toename van het aantal auto's op de Weldam en Jane Addamslaan aanzienlijk is als gevolg van de ontwikkeling van de Scheg West (en Midden). Indieners geven aan dat het hun niet zo zeer gaat om de wachttijd die bewoners uit De Scheg West (en Midden) hebben om de Jane Addamslaan op te draaien, maar om de toegenomen drukte voor de bewoners van Westwijk Zuid West. Volgens indieners zal het vanuit de zijwegen (bijv. Loevestein 2x en Drakensteyn) en hofjes (bijv. Walenburg en Lunenburg) lastiger worden om de Jane Addamslaan op te draaien. Langsparkeren zal (nog) minder prettig en veilig worden met meer auto's die langsrijden. De ontwikkeling vanuit Aalsmeer met het project Oosteindedriehoek waarbij 850 woningen een extra belasting geven op Westwijk Zuid West via de Jane Addamslaan en Marshallsingel, worden niet meegenomen in het onderzoek. Indieners onderschrijven niet de suggestie in het ontwerp bestemmingsplan en verkeersonderzoek [2022] dat de verkeershinder mogelijk minder zal worden door het vermijden van de sluiproute [Jane Addamslaan en Asserring, red.].	voldoende restcapaciteit om deze toename op te vangen. Bij de bepaling van de capaciteit van een weg wordt rekening gehouden met parkeren langs de weg en het aantal aansluitingen op de weg. Inparkeren op de Jane Addamslaan blijft gewoon mogelijk, net zoals het verlaten van zijstraten. In het verkeersonderzoek zijn ook de ontwikkelingen in de omgeving van De Scheg, zoals het project Oosteindedriehoek, opgenomen. In de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan en het verkeersonderzoek van 2022 staat niet dat verkeershinder mogelijk minder zal worden, maar dat de sluiproute Jane Addamslaan en Asserring mogelijk minder aantrekkelijk wordt. Uit het nieuwe verkeersonderzoek blijkt niet dat bestaand sluipverkeer zal afnemen.	
b. Indieners maken zich bovenal zorgen om de veiligheid op het kruispunt Weldam-Jane Addamslaan. Hierop wordt niet of nauwelijks ingegaan in het verkeersonderzoek. Het kruispunt zal verder worden belast, terwijl volgens indieners de overzichtelijkheid nu al een issue is en ouders van kinderen hun hart vasthouden als zij de drukke Jane Addamslaan met auto's en bussen oversteken. In de Nota van Beantwoording (p. 6-7) wordt opgemerkt dat enkele suggesties zijn gedaan om de kruising overzichtelijker te maken, maar niet wordt duidelijk gemaakt om welke suggesties of maatregelen het dan gaat.	De zorgen met betrekking tot de overzichtelijkheid en verkeersveiligheid op het kruispunt Weldam-Jane Addamslaan worden door de gemeente gedeeld. Om die reden wil de gemeente de aansluiting van de Weldam op de Jane Addamslaan aanpassen en deze vorm gaan geven als rotonde. Hierdoor kan verkeer vanaf de Weldam makkelijker en veiliger de Jane Addamslaan oprijden, krijgen fietsers die de Jane Addamslaan willen oversteken voorrang en zal de rotonde voor doorgaand verkeer op de Jane Addamslaan een snelheidsremmend effect hebben.	



c. Indieners dringen, gelet op voorgaande, aan op een derde ontsluiting, bijvoorbeeld via de Legmeerdijk. Uit het verkeersonderzoek [van 2022] blijkt dat Plansituatie II, waarbij er een derde ontsluiting via de Legmeerdijk wordt gerealiseerd, de druk op de Weldam en Jane Addamslaan wezenlijk zal verlichten. Daarnaast zal een derde ontsluiting via de Legmeerdijk volgens indieners de problemen op de - ook nu al - overbelaste rotonde Jane Addamslaan / Legmeerdijk weliswaar niet oplossen, maar wel zorgen voor een reductie van de gemiddelde verliestijd (zie o.a. p. 23 Verkeersonderzoek [2022]). Voor indieners is de hamvraag waarom de Gemeente Amstelveen (in samenspraak met Provincie en/of Gemeente Aalsmeer) niet kiest voor een extra ontsluiting naar de Legmeerdijk (Plansituatie II), mede gelet op de positieve effecten die dat zal hebben op de Weldam, Jane Addamslaan, Scheg Midden en Scheg West. Verder vragen indieners zich af of ook andere opties of combinatie ontsluitingen zijn onderzocht, en zo ja, waarom daarvoor niet is gekozen? Zoals aanvullende of alternatieve ontsluitingen via Noordammerweg en/of Legmeerdijk.	In het nieuwe verkeersonderzoek van augustus 2023 zijn drie planvarianten onderzocht, waarvan twee varianten een alternatief zijn voor de thans voorgenomen verkeersstructuur. Planvariant 1 betreft de voorgenomen verkeersstructuur. Er zijn twee varianten op planvariant 1 onderzocht, beide met een extra aansluiting op de Legmeerdijk waarvan één zonder verlenging van de Hammarskjöldsingel. De variant zonder de verlengde Hammarskjöldsingel betreft planvariant 3. De genoemde Plansituatie II is hetzelfde als planvariant 2. Uit het nieuwe verkeersonderzoek blijkt dat de verkeersintensiteit in variant 2 met circa 1.700 mvt afneemt op de Weldam en in variant 3 met circa 800 mvt toeneemt op de Weldam, ten opzichte van de beoogde planvariant 1. In planvariant 1 is de verkeersintensiteit op de Weldam circa 4.800 mvt. De gemeente onderkent dat planvariant 2 een zeker positief effect heeft op de verkeersintensiteiten op de Weldam en het westelijk deel van de Jane Addamslaan. Omdat er in planvariant 1 meer verkeer is op deze wegvakken kiest de gemeente ervoor om een rotonde op het kruispunt Weldam – Jane Addamslaan aan te leggen. In planvariant 2 (Plansituatie II) is het effect op het aantal verkeersbewegingen op de rotonde op de Legmeerdijk relatief beperkt. Planvariant 2 heeft geen nadere positieve effecten op de verkeersintensiteiten in De Scheg West en/of Midden. Uit het nieuwe verkeersonderzoek blijkt dat de verschillende varianten een verschuiving in verliestijden geven op de bestaande rotonde op de Legmeerdijk, maar dat de algehele verliestijd ongeveer hetzelfde blijft. Kijkende naar de aantakking Jane Addamslaan blijft in de ochtendspits de verliestijd ongeveer hetzelfde. Kijkende naar verschillen tussen de autonome situatie en de beoogde planvariant 1, dan zijn er weinig verschillen in verliestijden. In planvariant 2 is er	
---	--	--



	een voordeel voor de Jane Addamslaan maar worden bepaalde richtingen verder benadeeld qua verliestijd en is een verbetering van de verkeersafwikkeling beperkt, en voor planvariant 3 gelden er meer nadelen en in mindere mate een verbetering. de ontwikkeling van De Scheg heeft, bij alle drie de onderzochte varianten, slechts beperkte effecten op de verkeersafwikkeling van kruispunten nabij het plangebied. Het toevoegen van De Scheg aan de autonome situatie zorgt voor geen of slechts beperkte toename van de gemiddelde wacht-/verliestijden. De rotonde waar de Jane Addamslaan, Legmeerdijk en Snoekbaarsstraat elkaar kruisen kan de hoge intensiteiten in de autonome situatie in beperkte mate aan en slechts met veelal hoge verliestijden afwikkelen. Het toevoegen van De Scheg leidt weliswaar tot enigszins een toename van de gemiddelde verliestijden, maar is dus niet de oorzaak van de slechte verkeersafwikkeling op de betreffende rotonde. De diverse varianten geven niet een wezenlijk verschil in de verkeersafwikkeling op de rotonde op de Legmeerdijk. In aanvulling op de beoogde aansluiting van De Scheg West op de Weldam in het noorden en de toekomstige singel in het oosten, is een extra hoofdontsluiting denkbaar aan de westzijde (Legmeerdijk). Deze extra aansluiting is onderzocht in twee planvarianten waaronder in de vorm van de genoemde plansituatie II (planvariant 2). Een extra ontsluiting aan de zuidzijde van De Scheg West zou inderdaad moeten lopen via de Noorddammerweg. Deze weg is als hoofdontsluiting echter ongeschikt en heeft daarvoor onvoldoende capaciteit. Zoals hiervoor, en in het verkeersonderzoek, geconstateerd, zijn de voordelen van een extra aansluiting op de Legmeerdijk beperkt. De gemeente stelt zich op het standpunt dat de voordelen van een extra ontsluiting niet opwegen tegen de	
--	---	--



	nadelen voor andere bewoners en het nadeel van het verkleinen van het woningbouwareaal en nieuw groen en het nadeel van een ingreep op en aan de Legmeerdijk. De gemeente houdt daarom planvariant 1 aan en voegt geen wegverbinding toe aan het bestemmingsplan De Scheg West.	
d. Op basis van de gepubliceerde documenten maken indieners op dat er voor De Scheg West gevraagd wordt om een besluit te nemen tot het toestaan van hogere geluidsnormen, vanwege het verkeerslawaaï dat wordt veroorzaakt door de wegen rondom en in de wijk, waaronder de Jane Addamslaan, Weldam en Verlengde Weldam. Indieners vragen zich af hoe het met de hogere geluidsnormen zit voor de bestaande wijk Westwijk Zuid West. Volgens indieners krijgt de bestaande wijk ongeveer dezelfde geluidsoverlast als gevolg van verkeerslawaaï te maken als De Scheg West. Bij de uitbreiding van woningbouw aan beide kanten van de Legmeerdijk vanuit Amstelveen en Aalsmeer schieten volgens indieners de gemeente en provincie tekort. Volgens indieners wordt enkel naar afzonderlijke bouwprojecten gekeken. Evenwel staan die beide in verbinding met de huidige woonwijk Westwijk Zuid West. De leefbaarheid, milieu, veiligheid en overlast worden volgens indieners voor de huidige bewoners naar een grens getrokken, en zelfs voor wat betreft geluidsoverlast naar een hogere grens. Indieners maken in dit kader bezwaar tegen het aanvragen van hogere toelaatbare normen in plaats van het nemen van maatregelen om de geluidsoverlast te beperken. Volgens indieners kan er niet een wijk worden gerealiseerd waarbij het verkeerslawaaï voor zowel die nieuwe wijk als de bestaande wijk rondom dusdanig is dat de wettelijk voorgeschreven normen worden overschreden. Er zullen volgens indieners mitigerende maatregelen genomen moeten	De reactie in de Nota van Beantwoording ontwerpbesluit hogere grenswaarden geluid plan De Scheg West, wordt hier integraal overgenomen en is als volgt. Allereerst wordt opgemerkt dat het verkeersonderzoek opnieuw is uitgevoerd met een gecorrigeerde input met 800 woningen in De Scheg West en een zichtjaar 2033. Het akoestisch onderzoek plan De Scheg West is tevens opnieuw uitgevoerd. In het nieuwe verkeersonderzoek zijn drie planvarianten onderzocht waarvan planvariant 1 is opgenomen in het bestemmingsplan De Scheg West. Het verschil tussen de drie planvarianten is qua verkeersintensiteit op de Weldam en Jane Addamslaan beperkt, in zoverre dat het verschil in geluidsbelasting(toename) relatief beperkt is. In het verkeersonderzoek zijn ook de ontwikkelingen in de omgeving van De Scheg opgenomen, en daarmee ook in het akoestisch onderzoek plan De Scheg West. De ontwikkeling van De Scheg zal inderdaad leiden tot een toename van de hoeveelheid verkeer op de Jane Addamslaan, en daarmee tot een toename van de geluidsbelasting op deze bestaande weg. De relatief beperkte toename van verkeer en geluid Jane Addamslaan vergt niet dat de geluidsbelasting vanwege deze weg dient te worden onderzocht voor wat betreft de bestaande woningen. De ontwikkeling van De Scheg leidt tot een aanzienlijke verkeerstoename op de Weldam, en daarmee tot een toename	Ja. In de specifieke gebruiksregels van de bestemmingen 'Woongebied-1/2/4/5' is ten aanzien van 9 bestaande woningen aan/langs de Weldam een voorwaardelijke verplichting voor geluidwerende voorzieningen aan de gevel opgenomen.



worden. Onvoldoende wordt onderbouwd waarom deze maatregelen niet worden genomen, aldus indieners. Indieners verzoeken het college om niet in te stemmen met het ontwerpbesluit hogere grenswaarden geluid. Volgens indieners zullen er geluiddempende maatregelen moeten worden genomen om de hinder door verkeerslawaaï te beperken en zo binnen de normen te blijven.	van de geluidsbelasting op deze bestaande weg. De relatieve verkeerstoename is op de Weldam wel aanzienlijk. Daarom is onderzoek naar de geluidsbelasting vanwege de Weldam op bestaande (en nieuwe) woningen toegevoegd aan het akoestisch onderzoek plan De Scheg West. De hogere waarden opgenomen in het ontwerpbesluit hogere grenswaarden geluid zijn gerelateerd aan de geluidsbelasting vanwege de nieuwe woningen en in dat kader deels gerelateerd aan de Weldam. De hogere waarden gerelateerd aan de Verlengde Weldam zijn voor een deel van de nieuwe woningen en de nieuwe school in De Scheg West. Gelet op de nieuwe verkeerscijfers en het nieuwe akoestisch onderzoek, zijn de hogere waarden bijgesteld. Bij de realisatie/aansluiting van de Verlengde Weldam zal het bestaande kruispunt Weldam - J.C. van Hattumweg worden aangepast. Gerelateerd aan deze wijziging/reconstructie is het extra verkeer (daarna) op de Weldam. In dat kader is de reconstructie van het kruispunt en de verkeerstoename op de Weldam onderzocht in het nieuwe akoestisch onderzoek. De geluidsbelastingtoename vanwege het extra verkeer op de Weldam is aanzienlijk. Daarmee is voor een aantal woningen aan de Weldam in verband met de geluidsbelastingtoename sprake van een 'reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder'. Daarom dienen voor deze bestaande woningen hogere waarden voor de geluidsbelasting te worden vastgesteld. Het betreft in totaal 9 woningen. Om de hogere waarden voor de 9 bestaande woningen en een lege woningbouwkwavel te kunnen verlenen dient een bronmaatregel te worden getroffen. Een overdrachtsmaatregel (een scherm) is in deze situatie niet mogelijk. In het nieuwe akoestisch onderzoek is onderzoek gedaan naar een bronmaatregel namelijk stiller asfalt (geluidreducerend wegdek). In het besluit hogere grenswaarden geluid zijn, ten opzichte van het ontwerpbesluit, voor de 9 bestaande woningen en een	
--	--	--



	lege bouwkavel langs de Weldam hogere waarden opgenomen. In het besluit is tevens opgenomen dat stiller asfalt dient te worden aangelegd op de Weldam, namelijk het geluidreducerend wegdek dunne deklaag type A. Na de toepassing van stiller asfalt op de Weldam resteert een geluidsbelastingtoename van ten hoogste 5 dB op het lege woningbouwvlak en ten hoogste 4 dB op de bestaande woningen. In verband met deze toename zijn gevelmaatregelen mogelijk wenselijk. In dat kader is een voorwaardelijke verplichting voor het treffen van geluidwerende voorzieningen bij de 9 bestaande woningen opgenomen in het bestemmingsplan. De voorgenoemde 9 bestaande woningen betreffen: Weldam 2, 4, 6, 8, 10 en 12, en Jane Addamslaan 125, en J.C. van Hattumweg 100 en 102. Voor de nieuwe woningen en school aan de Verlengde Weldam en nieuwe gebiedsontsluitingsweg kunnen hogere waarden verleend zonder een bronmaatregel of overdrachtsmaatregel te treffen. De nieuwe woningen zullen qua gevelgeluidwering worden gebouwd rekening houdende met de hogere geluidsbelastingen/waarden. Via het besluit hogere grenswaarden en het Bouwbesluit is geregeld dat maatregelen aan/in de gevel worden getroffen. Daarmee zal het geluid binnen de woningen voldoen aan de norm voor de binnenwaarde.	
e. Indieners geven aan de garantie te willen ontvangen dat er tijdens de bouw geen bouwverkeer zal rijden via Jane Addamslaan/Weldam. Het bouwverkeer zal volgens indieners niet alleen geluids- en verkeershinder veroorzaken, maar mogelijk ook gevaarlijke situaties.	De gemeente zal trachten het bouwverkeer via een andere (tijdelijke) route te laten rijden, maar kan geen garantie geven voor geen bouwverkeer op de Weldam en Jane Addamslaan.	



f. Indieners wijzen voor wat betreft stikstof op de uitspraak van de Raad van State in de zaak Porthos op 2 november 2022, en verzoeken de gemeente nog een keer goed te kijken naar de naleving van stikstofdepositie onderzoek in het kader van de Porthos uitspraak in de aanleg- en gebruiksfase van De Scheg West (en Midden).	De genoemde uitspraak betreft een tussenuitspraak van de Raad van State. De Porthos tussenuitspraak heeft betrekking op de berekening van de aanlegfase voor wat betreft stikstofdepositie. Voor De Scheg West was reeds stikstofdepositie-onderzoek verricht voor de aanlegfase. Sinds begin dit jaar is er een nieuwe AERIUS Calculator. Mede daarom is er een nieuw stikstofdepositie-onderzoek uitgevoerd naar de aanlegfase en gebruiksfase voor De Scheg West, met een goede uitkomst voor het plan.	
g. Indieners verwijzen naast de voorgenoemde genoemde punten voor hun overige punten ook naar de inhoud van hun brief van 22 december 2021. Indieners verzoeken de gemeente om al hetgeen indieners hierin naar voren hebben gebracht als herhaald te beschouwen. <i>Hieronder de punten van de inspraakreactie:</i>	Reacties in de Nota van Beantwoording inspraakreacties De Scheg West van december 2022 zijn hieronder grotendeels herhaald. Een deel van de reacties/antwoorden in december 2022 is niet meer van toepassing, gelet op het nieuwe verkeersonderzoek.	
1. Insprekers zijn niet tegen de komst van de nieuwe wijk maar deze zou niet ten koste mogen gaan van de veiligheid en leefbaarheid van de bestaande wijk.	De gemeente is het hier uiteraard mee eens.	
2. De belangrijkste zorgen betreffen de ontsluiting via slechts 2 wegen: Weldam en Hammarskjöldsingel. Deze zorgen zijn eerder ook telefonisch en met video-gesprek geuit bij medewerkers van de gemeente [vóór 2022, red.].	Inmiddels is een verkeersonderzoek verricht, in 2022 en 2023, waarin onder meer de ontsluiting is onderzocht. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat, met de realisatie van De Scheg West al dan niet gezamenlijk met De Scheg Midden, kan worden volstaan met de Weldam en (verlengde) Hammarskjöldsingel. Verkeerskundig hebben de Weldam/Jane Addamslaan en Hammarskjöldsingel voldoende capaciteit om het verkeer vanuit De Scheg op te vangen. Deze wegen zijn ook op de juiste wijze voor de nieuwe/extra hoeveelheid verkeer ingericht. Uiteraard zal het planverkeer wel een verhoging van het verkeersaanbod op de bestaande ontsluitingswegen met zich meebrengen. In de afwikkeling van het verkeer zal op de Weldam/Jane Addamslaan en Hammarskjöldsingel door het plan geen wezenlijke verandering plaatsvinden ten opzichte van de autonome ontwikkeling.	



3. De Jane Addamslaan is een drukke weg met openbaar vervoer, auto's en fietsers in de richting van de Assering maar ook richting de Legmeerdijk. Dit veroorzaakt al veel opstoppen die met name gevaarlijk kunnen zijn bij de basisscholen langs het traject. De bewoners van de 800 nieuwe woningen zullen bij het kruispunt Weldam-Jane Addamslaan de wijk uitrijden, er zal op deze punten dus nog meer verkeer komen.	Bijgestelde reactie gemeente: De Jane Addamslaan kent voldoende capaciteit om de verkeersgeneratie van De Scheg op te vangen. Dit blijkt uit het uitgevoerde verkeersonderzoek. Ook het kruispunt Weldam-Jane Addamslaan kan het toegenomen aanbod van verkeer verwerken, temeer er een rotonde zal worden gerealiseerd. De rotonde komt zowel de verkeersafwikkeling als de verkeersveiligheid ten goede. Uit het verrichte verkeersonderzoek 2023 blijkt tevens dat er in beperkte mate sprake zal zijn van extra verkeer op de Assering en het noordelijke deel van de Jane Addamslaan, tenzij De Scheg Midden geen eigen ontsluiting zou krijgen. Het extra verkeer gaat richting de Legmeerdijk. Het verkeersonderzoek laat zien dat dit extra verkeer op het traject Weldam-Jane Addamslaan-Legmeerdijk geen wezenlijke verandering in de verkeersafwikkeling geeft ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Wel neemt door de autonome verkeersgroei de verkeersdruk op het kruispunt Legmeerdijk-Jane Addamslaan toe. De provincie zal de verkeersdruk monitoren.	
4. De insprekers voorzien een knelpunt nu er in het bestemmingsplan geen directe aansluiting op de Legmeerdijk is voorzien. Deze was wel opgenomen in het Ruimtelijk Raamwerk (versie 30 september 2019) waarin de aansluiting is aangegeven als noodzakelijke extra ontsluiting omdat de Weldam en Hammarskjöldsingel onvoldoende capaciteit hebben voor de ontsluiting van de hele wijk. Insprekers vragen zich af waarom er niks is gedaan met de kennis en de gevoerde gesprekken. De projectmanager heeft aangegeven in overleg te gaan met de provincie aangezien het project Oosteindedriehoek ook een ontsluiting zal krijgen op de Legmeerdijk en er zo een brugvorming zou kunnen ontstaan. De voortgang hierover is ondanks toezeggingen niet teruggekoppeld.	Bijgestelde reactie gemeente: In het Ruimtelijk Raamwerk is als uitgangspunt geen aansluiting op de Legmeerdijk opgenomen. De Weldam en Hammarskjöldsingel beschikken over voldoende capaciteit. Het Ruimtelijk Raamwerk voorziet echter wel in een scenario waarin een extra en directe aansluiting op de Legmeerdijk wordt gezocht. Een dergelijk scenario is in het verkeersonderzoek onderzocht als planvariant 2. Voor het overige wordt verwezen naar het antwoord bij punt 6c van deze Nota. De ontsluiting van het project Oosteindedriehoek op de Legmeerdijk staat los van het plan De Scheg West. Deze is gepland ter hoogte van de aansluiting van de Marshallsingel.	



5. De veiligheid bij het kruispunt Weldam-Jane Addamslaan is nu al onveilig. In de plannen voor de Scheg West wordt rekening gehouden met 1,5 auto per huishouden, hoe kan de veiligheid van fietsers en schoolgaande kinderen worden gewaarborgd? Insprekers hebben ook zelf ideeën aangedragen, maar deze zijn door de verkeerskundige van de gemeente afgewezen. De belangrijkste oplossing volgens insprekers is echter het creëren van een extra ontsluiting op de Legmeerdijk als hoofdontsluiting.	Bijgestelde reactie gemeente: De zorgen met betrekking tot de overzichtelijkheid en verkeersveiligheid op het kruispunt Weldam-Jane Addamslaan worden door de gemeente gedeeld. Om die reden wil de gemeente de aansluiting van de Weldam op de Jane Addamslaan aanpassen en deze vorm gaan geven als rotonde. Hierdoor kan verkeer vanaf de Weldam makkelijker en veiliger de Jane Addamslaan oprijden, krijgen fietsers die de Jane Addamslaan willen oversteken voorrang en zal de rotonde voor doorgaand verkeer op de Jane Addamslaan een snelheidsremmend effect hebben. Een extra aansluiting op de Legmeerdijk is verkeerskundig gezien niet noodzakelijk. De Jane Addamslaan heeft voldoende restcapaciteit.	
6. Insprekers zouden graag bevestiging willen hebben dat het bouwverkeer voor de aanleg van de wijk via de Legmeerdijk plaatsvindt zoals ook is aangegeven bij de informatieavond en een apart video-gesprek. In het stedenbouwkundig plan is dit met enige voorbehouden opgeschreven.	De ontsluiting van bouwverkeer zal plaatsvinden via de Legmeerdijk of de Noorddammerweg. Er kan niet met zekerheid worden gezegd dat het bouwverkeer via de Legmeerdijk zal rijden.	
7. Insprekers hebben ook aangegeven dat het kruispunt Weldam en Jane Addamslaan een toename van 1.200 auto's (gemiddeld 1,5 auto per huishouden x 800 huishoudens) te verwerken zal krijgen in spitsuren. Een klein deel daarvan zal gebruik maken van de Hammarskjöldsingel (richting Amstelveen Noord). Het grootste gedeelte zal de ontsluiting bij Weldam gebruiken. Nog niet rekening houdend met het eventueel verkeer vanuit de Jane Addamslaan om de voorgenomen school te kunnen bereiken. Dat geeft elke 3-5 sec een auto die aankomt bij dit kruispunt. Dit geeft uiteraard meer kans op aanrijdingen, meer fijnstofontwikkeling met de opstoppen en geluidsoverlast.	Bijgestelde reactie gemeente: De zorgen met betrekking tot de overzichtelijkheid en verkeersveiligheid op het kruispunt Weldam - Jane Addamslaan worden door de gemeente gedeeld. Om die reden wil de gemeente de aansluiting van de Weldam op de Jane Addamslaan aanpassen en deze vorm gaan geven als rotonde. Hierdoor kan verkeer vanaf de Weldam makkelijker en veiliger de Jane Addamslaan oprijden, krijgen fietsers die de Jane Addamslaan willen oversteken voorrang en zal de rotonde voor doorgaand verkeer op de Jane Addamslaan een snelheidsremmend effect hebben.	



8. De fijnstofontwikkeling is onderzocht bij het [voorontwerp] bestemmingsplan maar onduidelijk is voor insprekers hoe de huidige bewoners te maken krijgen met meer drukte aan hun ontsluitingsweg en de effecten hiervan op de luchtkwaliteit.	Inmiddels is een uitgebreider luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek zijn de luchtconcentraties aan fijnstof en stikstofdioxide inzichtelijk gemaakt. Er wordt ruimschoots aan de grenswaarden voldaan.	
9. Veel parkeerplaatsen op de Jane Addamslaan worden ingenomen door forensen/reizigers (Schiphol, Amsterdam Centrum en Station Zuid) die daar op de bus stappen. Hoe garandeert dit plan dat er niet méér overlast ontstaat?	In het stedenbouwkundig plan De Scheg West is veel ruimte gereserveerd voor parkeerplaatsen. De regels in het bestemmingsplan schrijven voor dat er voldoende parkeerplaatsen conform de parkeernormen moeten worden aangelegd binnen het plangebied. Het parkeren van de nieuwe woningbouw wordt opgelost in het bestemmingsplangebied. Er zal door het plan geen extra parkeerdruk ontstaan op de Jane Addamslaan en in de bestaande woonomgeving. Parkeerplaatsen op de Jane Addamslaan en het gebruik daarvan worden niet geregeld in het bestemmingsplan van De Scheg West.	
10. Parkeerplaatsen bij winkelcentrum de Asserring zijn nu al schaars en leveren gevaarlijke situaties op met de school De Triangel. Bewoners van De Scheg West, Midden en Oost zullen hier ook boodschappen doen. Door de verkeerskundige is aangegeven dat hier bij de ontwikkeling van het winkelcentrum rekening mee is gehouden. Volgens insprekers geldt dit niet voor de parkeergelegenheid. Bovendien komt ook de nieuwe wijk Oosteindedriehoek uit Aalsmeer hier nog bij om boodschappen te doen.	Winkelcentrum Westwijk voldoet aan de parkeernormen die gelden voor dit type winkelcentrum. Eventueel gereguleerd parkeren (vergunningparkeren/betaald parkeren) zou dit specifiek ervaren probleem kunnen oplossen maar is nu niet aan de orde in het kader van dit bestemmingsplan.	
7. Mail en brief d.d. 20 februari 2023		
a. Indiener kan zich niet vinden in het feit dat het ontwerp bestemmingsplan mogelijk maakt dat er vlakbij de woning	In de zienswijze is niet duidelijke toegelicht hoe de belangen van indiener worden geschaad. Indiener woont niet in de	



van indiener nieuwe woningen worden gebouwd. De betreffende locatie waar het plan op ziet is gelegen vlakbij het perceel en woning van indiener en heeft een sterke invloed in de leefbaarheid van indiener in de wijk. Indiener maakt zich zorgen over de inbreuk op zijn privacy, aantasting van uitzicht, (geluids-)overlast, verkeer aantrekkende werking, aantasting van de leefomgeving en natuur, vermindering van woongenot en waardedaling van de woning. Indiener geeft aan dat diens belangen met het plan worden geraakt.	directe nabijheid van het bestemmingsplan De Scheg West. De ontwikkeling van De Scheg West is niet afhankelijk van de realisatie van een nieuwe ontsluitingsweg ten oosten/noordoosten van De Scheg West.	
b. Het ontwerp bestemmingsplan maakt het mogelijk om nieuwe woningen te plaatsen in een gebied waar dit volgens indiener niet is toegestaan volgens het Luchthavenindelingbesluit Schiphol. Dit betreft een locatie in het zuidoostelijke gedeelte van het bestemmingsplan en met name ziet dit op een viertal nieuw te bouwen woningen op een locatie waar op dit moment twee mogelijke bedrijfswoningen staan aan de Noorddammerweg. In het geldende bestemmingsplan "Legmeerpolder" valt dit gebied onder de bestemming 'Agrarisch - Glastuinbouw bedrijfswoning'. Indiener geeft aan dat de uitzondering in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol alleen ziet op de vervanging van een bestaand geluidsgevoelig mits van gelijke aard en gelijke schaal en onder de voorwaarde dat het te vervangen gebouw wordt verwijderd of dat de functie en bestemming van het te vervangen gebouw wordt omgezet naar niet-geluidgevoelig. Volgens indiener is dit in het bestemmingsplan niet het geval. Voor de twee geheel nieuwe woningen geldt de uitzondering (ook) niet, aldus indiener.	Voor de vervangende nieuwbouw, betreffende twee van de vier woningen, geldt niet dat woningen niet zijn toegestaan volgens het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB). Voor de twee bestaande woningen geldt reeds een woonbestemming op grond van het wijzigingsplan "1e wijziging Legmeerpolder - omzetting bedrijfswoningen naar burgerwoningen". De twee vervangende woningen kennen een vergelijkbare oppervlakte als de twee bestaande woningen. Voor de twee andere woningen geldt eveneens niet dat deze niet zijn toegestaan volgens het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB). Ten aanzien van de twee nieuwe woningen geldt dat deze nieuwbouw niet hoeft te worden aangemerkt als een woningbouwlocatie zoals bedoeld in het LIB, zoals is aangegeven door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).	
c. Indiener geeft aan zich niet gehoord te hebben gevoeld in de inspraakfase op het ontwerp bestemmingsplan. Er heeft volgens indiener geen echte participatie plaatsgevonden. Naar voorstellen van indiener als omwonende tezamen met andere omwonenden, is volgens indiener niet geluisterd. Zo is voorgesteld om de ontsluitingsweg die ontstaat door het	Er is wel geluisterd naar de voorstellen van indiener en andere omwonenden. De gemeente neemt de voorstellen echter niet over. De nieuwe ontsluitingsweg binnen het bestemmingsplan De Scheg West maakt geen weg in de omgeving van indiener mogelijk. De ontwikkeling van De Scheg West is niet	



ontwerp bestemmingsplan aan te sluiten bij de provinciale wegen (Legmeerdijk en/of Bovenkerkerweg), in plaats hiervoor een aparte ontsluitingsweg aan te leggen. In het huidige bestemmingsplan zal dit leiden tot een verkeersonveilige situatie waarbij indiener de gegronde vrees heeft voor een toename in verkeersoverlast in de nabijheid van zijn perceel en woning.	afhankelijk van de realisatie van een nieuwe ontsluitingsweg ten oosten/noordoosten van De Scheg West. Kijkende naar de ontwikkeling van De Scheg als geheel, is een aansluiting op de Legmeerdijk en/of Bovenkerkerweg niet nodig, en zullen bij de aansluiting op de bestaande wegen in Westwijk maatregelen worden getroffen. Zie verder de reacties bij 1 en 6.	
8. Brief en mail d.d. 20 februari 2023 – Orchidiva B.V. en [...] B.V.		
a. Indieners geven aan dat de bedrijfsvoering gehinderd zal worden en schade zal ondervinden door de voorziene ontwikkeling van de woonwijk De Scheg West. Indieners vrezen onder andere dat de bedrijfsvoering onmogelijk wordt. Indieners hebben al eerder hun zorgen geuit over de gevolgen van de ontwikkelingen in De Scheg volgens indieners voor de bedrijfsvoering van de kwekerij, zoals in februari 2020 en december 2021. Volgens indieners is in het ontwerp geen rekening gehouden met eerder geuite zorgen. Indieners geven aan dat in de Nota van Beantwoording [inspraakreacties voorontwerp bestemmingsplan] het college stelt dat de afstand tussen de beoogde woningen en de kassen van cliënten ruim voldoende is, dat bij de werkzaamheden rekening zal worden gehouden met de bedrijfsvoering van indieners, het grondwaterpeil ter plaatse van de kassen lager zal worden gehouden en bij de uitvoering van de plannen regelgeving inzake het voorkomen van stofoverlast van toepassing zal zijn.	De eerdere reactie van de gemeente in de Nota van Beantwoording inspraakreacties voorontwerp bestemmingsplan is in feite nog steeds van toepassing: De afstand tussen de woningen en kassen is ruim, en voldoet aan de richtafstand. De woningen zullen de bedrijfsvoering niet hinderen. Ongeacht de afstand tussen de woningen en de glastuinbouwbedrijven, zou er enige hinder kunnen ontstaan bij en door de uitvoering van de plannen. Gelet op de planaanpassing en maatregelen met betrekking tot de watergang, het pad en het grondwaterpeil, beperkt de hinder zich tot hoofdzakelijk tijdelijke hinder. Deze hinder is ruimtelijk gezien acceptabel en in de ogen van de gemeente is er sprake van een goede ruimtelijke ordening. Anders dan in de zienswijze wordt gesuggereerd, is er wel degelijk rekening gehouden met eerder geuite zorgen. Dit wordt hierna toegelicht (zie ook bij de punten d/e/f). Er is door de ontwikkelaar meerdere malen gesproken met indiener, en er is een geohydrologisch/waterhuishoudkundig onderzoek in en om de kas van indiener uitgevoerd. Dit onderzoek en de conclusies daaruit zijn in een overleg gedeeld met indiener. Daarnaast is door de ontwikkelaar, mede in	



	overleg met de gemeente, een voorstel uitgewerkt voor een landschappelijke afscherming van de kas. Tevens is bij het ontwerp bestemmingsplan de Verbeelding aangepast aan de zijde van de kas van indiener. Daarbij is nader rekening gehouden met het bedrijf van indieners. Ten behoeve van het glastuinbouwbedrijf wordt een sloot/watergang (met een lager waterpeil) aangelegd. Er is in samenspraak met indiener door de ontwikkelaar een geohydrologisch onderzoek verricht waaruit blijkt dat er geen nadelige grondwatereffecten zullen optreden.	
b. Invloed op Natura 2000-gebied. Indieners geven aan dat in de nabije omgeving van de beoogde planlocatie een Natura 2000-gebied aangewezen is, namelijk Botshol. Volgens indieners is voor het bouwen in of in de nabijheid van een Natura 2000-gebied een zogenoemde Wnb-vergunning nodig, ingevolge de Wet natuurbescherming (Wnb). Voordat een Wnb-vergunning kan worden verleend moet een passende beoordeling worden gemaakt van de gevolgen voor het Natura 2000-gebied, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen voor dat gebied. Het Natura 2000-gebied Botshol is gelegen op een afstand van 7,26 kilometer van het plangebied. Indieners geven aan dat als een emissiebron stikstofdepositie veroorzaakt op een Natura 2000-gebied binnen een afstand van 25 km, dat hier een passende beoordeling voor moet worden gemaakt dan wel dat maatregelen moeten worden getroffen. Aangezien de grens van 25 km gehanteerd dient te worden, valt het Natura 2000-gebied binnen de grens om een passende beoordeling te maken en maatregelen te treffen. Aangezien het project niet zal voldoen aan de vereisten in de artikelen 2.7 en 2.8 Wnb, zal een vergunning hiervoor niet kunnen worden verleend en is het realiseren van het project derhalve in strijd met het recht.	Op basis van intern salderen is met de ontwikkeling van het plan De Scheg West geen sprake van een toename van stikstofdepositie op een Natura 2000-gebied. In dat geval is geen Wnb-vergunning ofwel natuurvergunning nodig voor het plan/project. Bij de toepassing van intern salderen is eveneens geen zogenaamde passende beoordeling nodig. Het onderhavige plan is niet in strijd met het recht (de Wet natuurbescherming).	



c. Verduurzaming. Indieners geven aan dat door het wegvallen van de aangrenzende glastuinbouwbestemming de benodigde verduurzaming van Orchidiva B.V. in gevaar komt. Immers, voor verduurzaming is schaalgrootte essentieel, onder andere voor gezamenlijke energieopwekking en waterbehandeling, aldus indieners. Door het realiseren van de Scheg West worden volgens indieners de mogelijkheden tot verduurzaming voor Orchidiva B.V. zeer beperkt. In een tijd waar verduurzaming van de agrarische sector wordt geprioriteerd, is het wegbestemmen van de aangrenzende glastuinbouwbestemming niet alleen onbegrijpelijk en onverantwoord, maar evident in strijd met de landelijke verduurzamingsstrategie.	De naastgelegen glastuinbouwbedrijven in het plangebied De Scheg West hebben zelf de keuze gemaakt om de bedrijfsactiviteiten te stoppen. De ruimte voor woningbouw is schaars en is in de gemeente Amstelveen gelegen in De Scheg, (deels) ten noorden van het bedrijf van indiener(s). Van strijd met de landelijke verduurzamingsstrategie is geen sprake. Verduurzaming op een solitair perceel met glastuinbouw is ook mogelijk. Kijkende naar de schaalgrootte van het bedrijf acht de gemeente de genoemde verduurzaming van het bedrijf nog steeds goed mogelijk.	
d. Afstand tot de kassen. In de Nota van Beantwoording [inspraakreacties voorontwerp bestemmingsplan] stelt de gemeente dat met betrekking tot de ligging en het zuidelijk park bij de planuitwerking een minimale afstand van twintig (20) meter tot de kassen zal worden aangehouden. Door het hanteren van deze ruime afstand zou de kans op het gooien van attributen aanzienlijk worden verkleind. Het college stelt voorts dat de kans op vernieling in algemene zin niet kan worden uitgesloten. Indieners geven aan dat echter in de Omgevingsvisie [Ontwikkelvisie, red.] Scheg Noorder Legmeerpolder het volgende wordt gesteld: <i>Bij de uitwerking van de deelplannen wordt 50 meter afstand tussen de gevel van een kas en de gevel van een woning als richtlijn genomen, zodat in ieder geval gewerkt wordt met een veilige milieuzonering die ook in het kader van mogelijke planschade voor de kaseigenaar een functie kan hebben. Mocht er in specifieke gevallen noodzaak zijn om toch dichterbij dan 50 meter richting een kas te bouwen dan moet specifiek onderzoek daarover uitsluitend bieden.</i> Hetgeen de gemeente heeft gesteld in de Nota van Beantwoording [inspraakreacties voorontwerp	In de Ontwikkelvisie Scheg Noorder Legmeerpolder staat ook dat de 50 meter een verouderde afstandsmaat is. De VNG hanteert (in de publicatie Bedrijven en milieuzonering) een richtafstand van 30 meter tussen woningen en kassen voor een rustige woonwijk, waarbij een richtafstand van 10 meter geldt voor gemengd gebied. In het Ruimtelijk Raamwerk is het woongebied uitgebreid ten opzichte van de Ontwikkelvisie. Er wordt daarbij voldaan aan de richtafstand van 30 meter. In het (ontwerp) bestemmingsplan is de minimale afstand tussen de woningbouw en de kassen van indiener(s) 40 meter. Dit is ruim meer dan de richtafstand die de VNG hanteert. Tevens wordt er tussen de woningbouw en de kassen een grondlichaam gerealiseerd. Het genoemde pad aan de zuidelijke plangrens dient niet als gebied voor recreanten. Het betreft een pad voor een glastuinbouwbedrijf zoals aangegeven in de regels van het bestemmingsplan. Het pad betreft geen openbaar toegankelijk terrein.	



bestemmingsplan] wijkt derhalve af van hetgeen is neergelegd in de Ontwikkelvisie, aldus indieners. Voor zover de gemeente stelt dat het uitgangspunt uit de Ontwikkelvisie enkel ziet op de woningbouw, vinden indieners dat ook ten aanzien van de andere bestemmingen geen rekening wordt gehouden met de minimale afstand van 20 meter. Pal naast de kassen van indieners is een pad bestemd, welke volgens indieners toegankelijk is voor recreanten. Dit pad ligt binnen de 20 meter grens genoemd in de NvB. Verder geven indieners aan dat mensen via de waterpartij (met bootjes of wanneer bevroren) op korte afstand van de kassen kunnen komen. Omdat volgens indieners niet aan de 20 meter grens wordt voldaan, kan de gemeente volgens indieners niet verzekeren dat de kans op het gooien van attributen 'aanzienlijk wordt verkleind', aangezien de recreanten pal langs de kassen kunnen lopen en zij die kwaad willen dus de mogelijkheid hebben om schade aan de kassen aan te richten.	Recreanten kunnen in principe niet dichterbij komen dan 20 meter van de kassen, tenzij gebruik wordt gemaakt van de waterpartij om dichterbij te komen. De grondeigenaar van het perceel grenzende aan het perceel van indieners zal een grondlichaam met beplanting langs het pad en de waterpartij realiseren. Hiertoe zijn procesafspraken gemaakt tussen de grondeigenaar (ontwikkelaar) en de gemeente. Voor het exploitatieplangebied dienen door de ontwikkelaars inrichtingsplannen te worden gemaakt. Deze inrichtingsplannen dienen te worden goedgekeurd door de gemeente. Via deze benodigde goedkeuring kan gestuurd worden op de situering/situatie van het pad en de afscheiding tussen de percelen.	
e. Grondwaterpeil, en realisatie waterpartij. Indieners geven aan dat het grondwaterpeil op dit moment al zo hoog is dat er water in de kas staat. Door de druk van de beoogde waterpartij naast de kas zal volgens indieners het waterpeil bij indieners in de kas alleen maar verder stijgen. Het gevolg hiervan is verzakkingen en schade, aldus indieners. Volgens indieners kan het grondwaterpeil niet worden verlaagd in de te realiseren sloot langs het perceel van indieners, omdat in de Ontwikkelvisie is aangegeven dat de watergangen in het plangebied met elkaar verwezen zijn en aansluiten op bestaande watergangen. Indieners geven tevens aan dat Waternet heeft aangegeven dat het waterniveau op het huidige polderpeil van -5,8 meter NAP moet blijven.	De gemeente houdt reeds rekening met het grondwaterpeil ter plaatse van de kas, en tracht verhoging van het grondwaterpeil te voorkomen. De tekst in de Ontwikkelvisie van 2015 is niet geheel meer toepasbaar. Ter plaatse van de zuidelijke grens van het plangebied kan voor een lager waterpeil zijnde het huidige waterpeil worden gekozen, in vergelijking met een beoogd hoger waterpeil in de rest van het plangebied. Er wordt langs de kas geen verhoogd waterpeil (in een wateroppervlak) gecreëerd. Langs de kas blijft het waterpeil -5,8 meter NAP. De genoemde verwevenheid van watergangen kan worden opgelost met technische maatregelen.	



Volgens indieners zal het graven van het meer [ofwel de waterpartij] leiden tot verzakking en/of wegslapping van de ondergrond waardoor gebouwen en/of kassen gaan verzakken. Indieners geven aan dat de kosten van schade(reparaties) door verzakking zullen worden verhaald op de gemeente. Voor indieners en gemeente zou het veel tijd, moeite en geld schelen als de gemeente in de voorbereidingsfase al een oplossing zou vinden voor dit probleem, aldus indieners.	De te realiseren sloot zal een neutraal tot een mogelijk verlagend effect hebben op de grondwaterstand ter plaatse van de kas. Er is (in samenspraak met Orchidiva B.V.) door de ontwikkelaar een geohydrologisch onderzoek verricht waaruit blijkt dat er geen nadelige grondwatereffecten zullen optreden. Om verzakking te voorkomen wordt tussen de grotere waterpartij en de kassen een sloot aangelegd. De sloot zal een relatief lager waterpeil dan de waterpartij kennen, indien de waterpartij een hoger waterpeil dan het huidige waterpeil in het plangebied krijgt.	
f. Aardewal. Indieners geven aan dat de ontwikkelaar in januari 2023 heeft gesteld dat naast het toegangspad langs de kas een sloot zal worden gegraven. Naast de sloot zal een aardewal worden gerealiseerd. Op deze aardewal zal vervolgens beplanting, waarschijnlijk in de vorm van een elzenhaag, worden geplant. In principe kijken indieners niet onwelwillend aan tegen een dergelijke dijk of aardewal. Indieners geven aan echter daarbij wel enige voorwaarden te hebben. Allereerst moet volgens indieners de aardewal minimaal drie meter hoog zijn, om de kassen daadwerkelijk af te scherm van de woningen. Ten tweede moet de aardewal aan de kant van de woningen worden voorzien van een hek waardoor onbevoegden niet op de aardewal - en dan vooral de aardewal aan de kant van het bedrijf van indieners - kunnen komen. Ten derde moet volgens indieners de sloot aan de andere kant van het grondlichaam, dus aan de kant van de woningen, worden gerealiseerd. Dit verkleint volgens indieners het risico op schade aan de kas en de orchideeën door een te hoog grondwaterpeil. Ondanks dat de breedte en het waterpeil in onderling overleg nader kunnen worden	De gemeente heeft met de ontwikkelaar procesafspraken gemaakt over de uitwerking van een sloot, aardewal en beplanting. De hoogte van de aardewal zal mede afhangen van de te plaatsen beplanting op de aardewal. Langs de aardewal komt geen openbaar pad te liggen. Het plaatsen van een hek wordt gezien de naastgelegen waterpartij, aardewal en sloot niet nodig geacht. Verder kan indiener het plaatsen van een hek in overleg met de ontwikkelaar langs het pad uitvoeren. Uit het verrichte geohydrologisch/waterhuishoudkundig onderzoek is gebleken dat de sloot aan de zuidkant van de aardewal kan komen te liggen. De sloot is aan weerszijden van de aardewal een extra obstakel voor wie het plangebied wil verlaten. Als de aardewal niet op het perceel van indieners ligt, dan zal het onderhoud ook niet voor rekening van indieners zal zijn.	



bepaald, blijft voor indieners de vrees voor wateroverlast en schade namelijk aanwezig. Het verleggen van de sloot kan de risico's en vrees doen afnemen. Daarnaast kan volgens indieners de sloot worden gezien als een extra 'obstakel' voor kwaadwillende burgers. Naast het hek en de aardewal, zullen zij ook de sloot moeten oversteken. Dit draagt volgens indieners dan weer bij aan het beschermen van de kassen tegen schade door het gooien van attributen. Ten vierde zal volgens indieners het onderhoud van de aardewal niet op indieners dienen te worden afgeschoven. De aardewal ligt niet op het perceel van indieners.		
g. Overpad. Op dit moment is het voorgenoemde pad voor de helft in de breedte in eigendom van indieners en het andere deel is in eigendom van de gebiedsontwikkelaar. Indieners stellen voor dat zij het eigendom van het volledige pad verkrijgen. Dit is gemakkelijker, onder andere voor het onderhoud van het toegangspad, maar ook voor veranderingen aan het pad waar anders door beide eigenaren toestemming voor moet worden gegeven, maar ook omdat het bedrijf het pad gebruikt.	De gemeente heeft geen standpunt in dezen, maar een volledig eigendom van het pad bij indieners doet zich niet onlogisch voorkomen. Wel heeft de gemeente de ontwikkelaar verzocht om te komen tot een overdracht van de grond naar indieners.	
h. Voorzieningen en regels. Volgens indieners kan, op basis van het voorgaande ingebracht door indieners, het bestemmingsplan zoals dat voorligt in het ontwerp bestemmingsplan geen doorgang vinden. Voor zover dit wel het geval is, zullen volgens indieners bepaalde voorzieningen moeten worden getroffen waaronder voorgenoemde. Daarenboven zullen volgens indieners regels opgenomen moeten worden om bij het realiseren van het project voorzieningen te treffen om geen schade toe te brengen aan de percelen van indieners, maar met name ook aan de teelt.	De voorgenoemde maatregelen zijn neergelegd in een anterieure overeenkomst tussen de ontwikkelaar en de gemeente, waarbij een procesafpraak is gemaakt dat de maatregelen dienen te worden uitgewerkt. Daarnaast dienen voor het exploitatieplangebied door de ontwikkelaars inrichtingsplannen te worden gemaakt. Deze inrichtingsplannen dienen te worden goedgekeurd door de gemeente alvorens omgevingsvergunningen kunnen worden verleend. Via deze benodigde goedkeuring kan gestuurd worden op de situering/situatie van het pad en de afscheiding tussen de percelen.	



9. Mail d.d. 20 februari 2023		
a. Indiener geeft aan het niet eens te zijn met een aantal zaken in het bestemmingsplan. Deze zaken (zienswijze onderdelen) hebben betrekking op de bestemming 'Woongebied - 3' (Artikel 15). Verder vindt indiener dat enkele punten nog geregeld moeten worden in een anterieure overeenkomst.	De verschillende zaken komen hieronder aan bod. Aangezien er een exploitatieplan is opgesteld, is een anterieure overeenkomst met indiener niet nodig.	
b. Artikel 15.2 Bouwregels. Indiener heeft de volgende vraag: Valt vergunningsvrije bebouwing onder de bebouwingspercentages die in dit artikel genoemd zijn? Het begrip 'bebouwing' in artikel 1 in samenhang met artikel 15.2 is hierin voor indiener niet helder. Als vergunningsvrij daar namelijk wel onder valt dan zouden de [hierna] door indiener voorgestelde percentages op artikel 15.2.1 hoger moeten zijn.	Er kan niet zonder meer gesteld worden dat vergunningsvrij bouwen wel of niet onder de bebouwingspercentages valt. Dat hangt van de situatie af. Ten aanzien van artikel 3 in Bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (Bor) geldt dat voldaan moet worden aan de bebouwingspercentages om vergunningsvrij te mogen bouwen (zolang vergunningsvrij bouwen als zodanig nog bestaat in de wet- en regelgeving). De percentages zijn niet bepaald in het licht van vergunningsvrij bouwen.	
c. Artikel 15.2.1 lid a, b en c [in de Bouwregels]. Indiener geeft aan dat de bebouwingspercentages in het ontwerp bestemmingsplan niet volstaan voor het bouwplan van indiener van 22 november 2022. Indiener stelt voor om de bebouwingspercentages aan te passen naar; a. 50% / b. 40% / c. 30%, om de overeengekomen inpassing van het perceel van indiener [in het bestemmingsplan] mogelijk te maken en om te voorkomen dat de percentages te nauw om de ingepaste footprints liggen.	De toegestane bebouwingspercentages (per bouwperceel) voor het perceel van indiener zijn en waren (in het ontwerp bestemmingsplan) reeds hoger dan voor de bouwpercelen in het grotere ontwikkelgebied. Om het afgestemde bouwplan planologisch nader mogelijk te maken, is in het bestemmingsplan in lid 15.2.1 onder b. het maximum bebouwingspercentage verhoogd van 25% naar 30%, en onder c. de ten minste toegestane bebouwing is verhoogd van 150 m2 naar 180 m2 (waarbij wordt opgemerkt dat tussen 150 m2 en 180 m2 of lager dan 150 m2 ook toegestaan is).	Ja, deels, aanpassing regels. Zie middelste kolom voor de aanpassing.
d. Artikel 15.2.1 lid e, en 15.2.2 lid c en e [in de Bouwregels]. Indiener heeft aangegeven dat indiener de mogelijkheid voor een 5de woning open willen houden, zodat de mogelijkheid	Het bestemmingsplan maakt nog steeds de bouw van maximaal 5 woningen op het perceel van indiener mogelijk. De bouw van minder woningen is ook mogelijk. In het	



blijft bestaan om in de toekomst een perceel te splitsen om een vijfde woning te maken (passend binnen het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitsplan). De intentie van indiener is om 4 woningen te bouwen volgens het afgestemde bouwplan.	stedenbouwkundig plan staan de door indiener aangeleverde bouwplan met 4 woningen opgenomen.	
e. Indiener geeft aan op 17 februari 2023 een dwg-bestand te hebben verstuurd naar de gemeente met daarin de juiste positie van de bestaande sloot aan de rand van het perceel van indiener. Indiener verzoekt de ingemeten grenzen op zowel de bestemmingsplankaart als de verkavelingskaart worden weergegeven omdat dit de werkelijke situatie is.	De sloot, en daarmee de waterbestemming, is aangepast op de bestemmingsplankaart. De kaart van het stedenbouwkundig plan is ook aangepast.	Ja, aanpassing bestemming 'Water' op de plankaart.
f. Artikel 15.2.2 lid i [in de Bouwregels]. Indiener geeft aan dat aangezien de noordelijk gelegen woning in het bouwplan van indiener een voorgenomen lengte heeft van 17,1 meter en aan twee zijden aan een openbare weg grenst, er dient voorkomen te worden dat hier de begrenzing van maximaal 14 meter van toepassing zal zijn op de lengte van de woning. Indiener stelt voor om de tekst van de regel aan te vullen met '... gezien vanuit de voorgevel met daarin de voordeur gelegen'.	De bepaling voor een maximale bouwdiepte (van 14 meter) van een hoofdgebouw is geschrapt. Het voorstel van indiener is daarmee niet meer relevant.	Ja, aanpassing regels met verwijdering maximale bouwdiepte.
g. Indiener geeft aan de wens te hebben om voor de westelijk gelegen kavel op het perceel van indiener aan de zuidzijde (de achtertuin) de mogelijkheid te hebben om vergunningsvrij te bouwen. Door de ruimte tussen de parkeercoffer in het stedenbouwkundig plan en de zuidelijke perceelsgrens de bestemming Groen te geven. Volgens indiener grenst de westelijk gelegen kavel aan de zuidzijde daarmee niet meer aan openbaar toegankelijk gebied en is vergunningsvrij bouwen mogelijk.	De mogelijkheid van vergunningsvrij bouwen kan niet worden gegarandeerd, onder meer in verband met veranderende wet- en regelgeving. Door de toevoeging van de bestemming 'Groen' aan/langs de zuidzijde van het perceel van indiener is de kans op vergunningsvrij bouwen groter. Met de bestemming 'Groen' zal de betreffende strook waarschijnlijk geen openbaar toegankelijk gebied worden maar wel openbare ruimte.	Ja, toevoeging bestemming 'Groen' in een strook met een breedte van 4 meter.
h. Artikel 15.3.3 [in de Specifieke bouwregels]. Volgens indiener bestaat er een discrepantie tussen de bouwweg in artikel 7 van de regels van het exploitatieplan en in artikel 15.3.3 van het bestemmingsplan. In artikel 15.3.3	De betreffende bepaling in lid 15.3.3 is gewijzigd en luidt nu als volgt: 15.3.3 Ontsluiting - voorwaardelijke verplichting: "Tussen de kruising 'Weldam/J.C. van Hattumweg' en deze bestemming	Ja, aanpassing in de planregels namelijk lid 15.3.3



wordt aangegeven dat niet eerder gestart mag worden dan dat er een weg ligt, die geen bouwweg mag zijn. Volgens indiener zou dat betekenen dat indiener pas kan starten met bouwen als alle woningen in Woongebied-2 (WG-2) af zijn, want dan pas zullen de definitieve wegen worden aangelegd. De gemeente heeft aangegeven de bepaling te kunnen veranderen. Indiener ziet bij voorkeur dat deze regel in het bestemmingsplan wordt geschrapt, omdat deze regel bij geen enkele andere bestemming in het ontwerp bestemmingsplan is opgenomen.	'Woongebied - 3' dient een weg te zijn gerealiseerd voor ingebruikname van de gebouwen van deze bestemming 'Woongebied - 3', en (al dan niet gewijzigd) in stand te worden gehouden. De te realiseren weg heeft geen betrekking op een onverharde (bouw)weg." Met de gewijzigde bepaling is het niet nodig dat er al een definitieve weg is gerealiseerd om woningen te kunnen bouwen op het perceel van indiener. Het perceel van indiener is een specifieke locatie en ontwikkeling in de woonwijk De Scheg West en kent daarmee een eigen specifieke bestemming. Het is echter niet de bedoeling dat de woningen op het perceel van indiener op een andere wijze worden ontsloten dan via de woonwijk en/of worden ontsloten via tijdelijke onverharde wegen. Het perceel van indiener, met de bestemming Woongebied-3, ligt evenals de bestemmingen Woongebied 2/4/5 in fase 2 van de ontwikkeling van De Scheg West.	
i. Volgens indiener is medio 2022 met het consortium van ontwikkelaars en met de gemeente overeengekomen dat twee parkeerplaatsen in het openbaar gebied van De Scheg West voor indiener beschikbaar zijn om aan de parkeernota te voldoen. Dit kan niet in het bestemmingsplan worden opgenomen, maar dient volgens indiener te worden opgenomen in een anterieure overeenkomst.	Het is aan indiener zelf om een afspraak met het consortium te maken over het beschikbaar stellen van twee parkeerplaatsen. De gemeente ziet geen bezwaar in het realiseren van de twee parkeerplaatsen in de openbare ruimte, mits er nog voldoende ruimte voor parkeren beschikbaar is. Tevens beschikt indiener in principe over voldoende grond om op eigen terrein de extra twee parkeerplaatsen te realiseren.	
j. Beeldkwaliteitsplan (BKP). Indiener geeft aan dat in de afdeling Erven van het BKP wordt gesproken over een maximale afstand van 2 meter van de voorgevel van een woning tot de perceelsgrens, terwijl in het ontwerp bestemmingsplan een minimale afstand van 3 meter staat. Indiener wil weten welke bepaling geldt. <i>(Indiener verzoekt niet om een aanpassing van het BKP).</i>	De maximaal 2 meter geldt niet voor het perceel van indiener omdat dit niet staat voorgeschreven in het bestemmingsplan voor het perceel van indiener. De minimale afstand van 3 meter van de voorgevel van een woning tot de perceelsgrens geldt voor het perceel van indiener, zoals bepaald in het bestemmingsplan in de bestemming 'Woongebied - 3'.	



10. Mail d.d. 21 februari 2023 – Provincie Noord-Holland		
a. De provincie geeft aan dat de inpassing van het woningbouwplan De Scheg West in het landschap op 1 februari 2022 is getoetst door de Adviescommissie Ruimtelijke Ordening (ARO). De ARO heeft aangegeven op hoofdlijnen positief te zijn over de opzet van de woningbouwontwikkeling, en de provincie onderschrijft dit. Daarbij heeft de ARO wel een aantal suggesties voor verbetering en aanscherping van het plan gedaan. De provincie geeft aan in het ontwerp bestemmingsplan de overwegingen van de gemeente te missen ten aanzien van het advies van de ARO, alhoewel de provincie eerder niet heeft laten weten het advies van de ARO over te nemen. De provincie verzoekt de gemeente om de adviezen van de ARO inhoudelijk te beoordelen en in de toelichting van het bestemmingsplan van een reactie te voorzien en zo nodig het plan erop aan te passen. Deze reactie is nodig in het kader van de toetsing van het plan aan artikel 6.59 'Ruimtelijke kwaliteitseis ingeval van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het landelijk gebied' van de Omgevingsverordening NH2020.	De gemeente heeft reeds bij het ontwerp bestemmingsplan de adviezen van de Adviescommissie Ruimtelijke Ordening (ARO) in acht genomen, maar (nog) niet beschouwd als een voorreactie van de provincie en niet tekstueel behandeld in de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan. In de aangepaste toelichting van het bestemmingsplan zijn de adviezen van de ARO van een reactie voorzien. In de aangepaste toelichting van het bestemmingsplan is een nadere toetsing van het plan aan artikel 6.59 van de Omgevingsverordening NH2020 opgenomen.	Geen aanpassing planregels; wel aanpassing plantoelichting. In het ontwerp bestemmingsplan zijn reeds aanpassingen gedaan in het licht van het ARO-advies. In de plankaart is het bouwvlak op de noordoosthoek teruggelegd.
11. Mail d.d. 11 maart 2023 en nagezonden bijlage		
a. Indiener geeft aan de volgende bezwaren te hebben tegen het plan De Scheg West: Het doortrekken van de Hammarskjöldsingel richting de nieuwe wijk, zal een enorme verkeerstoename opleveren. De Hammarskjöldsingel is volgens indiener nu al een drukke weg. Als het verkeer uit de Scheg hier ook gebruik van maakt	De door het verkeersmodel berekende verkeerstoename op de Hammarskjöldsingel ten noorden van de Wiegelweg bedraagt ongeveer 2.800 mvt/etmaal, waardoor het totaal aantal voertuigen per etmaal uitkomt op 9.400. De Hammarskjöldsingel heeft hiervoor voldoende capaciteit. Ook volgen er uit de modelberekeningen evenmin problemen op de	



zal dat volgens indiener een weg worden met het hoge drukteniveau á la de Keizer Karelweg, aldus indiener. Om een boodschapje te doen in het winkelcentrum Westwijk zal men de auto pakken over de route van de Hammarskjöldsingel. Samen met de sneltram, de geplande fietspaden en het brommerverkeer zal het autoverkeer volgens indiener een vervuilende en lawaaiige route opleveren. Het huis van indiener staat aan de Hammarskjöldsingel. Indiener geeft aan nu al veel last van het geluid van de sneltram en de auto's en scooters.	kruisingen met de Burgemeester Wiegelweg en de Beneluxbaan. Bij een verkeerstoename van circa 42% wordt de geluidsbelasting toename acceptabel geacht. Zie tevens de reacties bij 1.	
b. Volgens indiener zou het een beter alternatief zijn het verkeer over de Bovenkerkerweg te laten gaan en bij de Sacharovlaan Westwijk in. De Bovenkerkerweg moet volgens indiener toch uitgebreid worden om het toenemende verkeer van de N201 en Uithoorn op te vangen. Het lijkt indiener dat deze weg ook het verkeer dat uit de Scheg zal komen moet kunnen opvangen	Een directe aansluiting op de Bovenkerkerweg is vanuit technisch en financieel oogpunt ongewenst vanwege de ligging van het opstel terrein van de tram dat door middel van een tunnel gekruist zou moeten worden. Daarnaast zijn veel voorzieningen juist in Westwijk gelegen, waardoor er via de Bovenkerkerweg een omrijbeweging zou ontstaan.	
12. Brieven (twee stuks) per mail d.d. 14 maart 2024		
a. Indieners geven aan dat hun woning grenst aan de plangebieden van zowel 'de Scheg West' als 'de Scheg Midden' waar de gemeente medewerking wil verlenen aan het realiseren van woningbouw. In het totale gebied zouden in eerste instantie 830, maar heden ten dage is er al sprake van meer dan 1.600 woningen moeten worden gerealiseerd. Indieners geven aan dat zij denken aanzienlijke nadelige gevolgen gaan ondervinden van de uitbreiding en eventuele verwezenlijking van de plannen, zoals indieners reeds eerder aan de gemeente kenbaar gemaakt hebben. Er zijn in het verleden al vele zorgen geuit door omwonenden over vooral	Anders dan door indieners wordt gesuggereerd, grenzen de woningen van indieners niet aan De Scheg West. In De Scheg als geheel worden circa 1.430 woningen gerealiseerd, waarvan circa 800 in West en circa 460 in Midden. Zie de reacties bij 1 en 6.	



de gevolgen op het gebied van verkeer en de ontsluiting van de nieuwbouwwijken de Scheg West en de Scheg Midden.		
b. Met de realisatie van een dusdanig groot aantal woningen is er ook een goede verkeersafwikkeling noodzakelijk. Dagelijks zullen er volgens indieners circa 7.000 ritten gaan plaatsvinden van en naar beide plangebieden, wat aanzienlijke gevolgen gaat hebben voor indieners. Een groot deel van het verkeer dat afkomstig is uit het plangebied 'de Scheg West' zal in de toekomstige situatie namelijk gaan verlopen via het plangebied de Scheg Midden, waarbij het verkeer het plangebied kan verlaten via de geplande verlenging van de Hammarskjöldsingel. Volgens indieners is de verwachting dat deze aantallen nog hoger worden tussen de Legmeerdijk en de Hammarskjöldsingel, mede door de afsluiting van de J.C. van Hattumweg. De voorgenomen verlenging van de Hammarskjöldsingel is gelegen achter de woning van indieners, waardoor indieners vrezen dat hun woon- en leefklimaat hierdoor onevenredig zal verslechteren. Er is namelijk op deze locatie reeds een tramlijn gerealiseerd, waardoor het woon- en leefklimaat van indieners al aanzienlijk is veranderd. Door de voorgenomen nieuwe weg zal volgens indieners dit wederom gaan zorgen voor een flinke toename van geluid.	Uit het nieuwe verkeersonderzoek van augustus 2023 volgt dat de verkeersgeneratie van de planontwikkeling van De Scheg West en Midden gezamenlijk circa 6.500 ritten bedraagt. Daarnaast zal ook sprake zijn van doorgaand verkeer. Voor de verlengde Hammarskjöldsingel is in het nieuwe verkeersonderzoek een verkeersintensiteit van circa 4.700 motorvoertuigen berekend. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat ongeveer evenveel planverkeer gaat vanuit West naar Midden als vanuit Midden naar West. Het grootste deel van het planverkeer van West gaat via de Weldam. De afsluiting van de J.C. van Hattumweg is reeds meegenomen in de verkeersberekeningen. Zie bij 1d voor de reactie inzake woon- en leefklimaat.	
c. Indieners wijzen er op dat in het ontwerp bestemmingsplan niet op een deugdelijke manier gekeken is naar eventuele alternatieve ontsluitingswegen voor zowel het onderhavige plangebied de Scheg West als voor het plangebied de Scheg Midden. De ontsluiting via de verlenging van de Hammarskjöldsingel is volgens indieners ruimtelijk namelijk niet logisch, aangezien de genoemde 7.000 verkeersbewegingen grotendeels via bestaand stedelijk gebied gaan verlopen. Er zal een aanzienlijke toename van sluipverkeer optreden. Het is volgens indieners logischer om de verkeersafwikkeling dan ook via andere (bestaande) wegen af te wentelen, zoals bijvoorbeeld op de Legmeerdijk,	De verkeersgeneratie van De Scheg West en De Scheg Midden zal in de huidige opzet verdeeld worden over de aansluiting Weldam, de verlengde Hammarskjöldsingel en in mindere mate ook over de Noorddammerweg en de Meerlandenweg, in zuidelijke richting. Hiermee ontstaat een acceptabele verkeerstoename op zowel de Weldam als de Hammarskjöldsingel en wordt het verkeer op efficiënte wijze afgewikkeld. Een groot deel van de bestemmingen van dit nieuwe wijk-gerelateerde verkeer zal namelijk in Westwijk liggen.	



om verkeersproblemen en overlast ten aanzien van bestaande woningen te voorkomen. Voor wat betreft het genoemde alternatief om een ontsluiting aan de Legmeerdijk te realiseren geldt dat daar immers al een bestaande N-weg aanwezig is, waardoor volgens indieners de ruimtelijke gevolgen veel minder verstrekend zullen zijn dan in het geval dat het verkeer via de verlenging van de Hammarskjöldsingel door woongebied zal moeten verlopen. Volgens indieners kiest de gemeente momenteel voor de makkelijkste optie. In de Nota van Beantwoording van december 2022 staat namelijk 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 wordt aangegeven dat een dergelijke ontsluiting niet onmogelijk is. Daarnaast "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 voldoet aan een goede ruimtelijke ordening en daaruit tevens niet blijkt dat de belangen van omwonenden op een zorgvuldige wijze zijn meegenomen. Er spelen in het kader van een goede ruimtelijke ordening immers meer belangen dan de verkeerstechnische en financiële belangen die de gemeente in deze kwestie heeft, aldus indieners. Geschikte alternatieven zouden volgens indieners kunnen zijn om verkeer te sturen over de J.C. van Hattumweg naar een drietal punten: 1) de Bovenkerkerweg, 2) de Legmeerdijk en/of 3) de Noorddammerweg (winkelcentrum Westwijk). 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. Tevens zou de extra aansluiting, zoals weergegeven in de	Voor de verlengde Hammarskjöldsingel is in het nieuwe verkeersonderzoek een verkeersintensiteit van circa 4.700 motorvoertuigen berekend. De gemeente acht dit een aanvaardbare hoeveelheid verkeer. Uit het verkeersonderzoek volgt dat een extra aansluiting op de Legmeerdijk in planvariant 2 een beperkte invloed op de andere wegen heeft. Een extra aansluiting op de Legmeerdijk heeft in variant 2 slechts een beperkt effect op de verkeersintensiteit op de (verlengde) Hammarskjöldsingel. In het geval van geen verlengde Hammarskjöldsingel in combinatie met een extra aansluiting op de Legmeerdijk (variant 3), ontstaan er nadelen voor Westwijk-Zuidwest. De suggestie van een extra aansluiting op de Legmeerdijk via De Scheg West als alternatief voor het verlengen van de Hammarskjöldsingel heeft de gemeente onderzocht in planvariant 3. In die variant neemt de verkeersintensiteit op delen van de Jane Addamslaan, Asserring en Noorddammerweg toe ten opzichte van de beoogde verkeersstructuur (planvariant 1). De voorgestelde alternatieve ontsluitingen via de J.C van Hattumweg en de Noorddammerweg ziet de gemeente niet als reële alternatieven. Deze wegen zijn smalle voormalige polderwegen met veel inritten langs de wegen en daarmee absoluut niet geschikt voor het vervullen van een ontsluitende functie. De suggestie van een rechtstreekse ontsluiting op de Bovenkerkerweg ter vervanging van de voorgenomen ontsluiting op de (verlengde) Hammarskjöldsingel valt buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan en dient te worden bezien in het kader van het bestemmingsplan De Scheg Midden. De suggestie is evenmin van invloed op de beoogde verkeersstructuur waarbij De Scheg West aan de oostzijde van het plangebied wordt ontsloten via de toekomstige singel.	
---	--	--



Ruimtelijke planning 2019 op de Legmeerdijk, volgens indieners aangehouden moeten worden, waardoor een verlengde Hammarskjöldsingel overbodig wordt.	Deze ontsluiting geldt bovendien niet als voorwaarde voor de verkeerskundige uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan De Scheg West.	
d. Indieners zijn concluderend van oordeel dat bij de keuze voor de afwikkeling van het verkeer van de Scheg West evenals de Scheg Midden onvoldoende rekening is gehouden met de impact voor hun woon- en leefklimaat. Dit is volgens indieners in strijd met de beginselen van behoorlijk bestuur, meer specifiek met artikel 3:2 en 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Om onevenredige toename van verkeer te voorkomen en een goede ruimtelijke ordening te kunnen waarborgen, zullen volgens indieners het beoogde plan – maar eveneens het bestemmingsplan de Scheg Midden – met een of meerdere alternatieve ontsluitingswegen moeten worden gerealiseerd. De verlengde Hammarskjöldsingel – in ieder geval voor gemotoriseerd verkeer – kan dan vervallen en zodoende heroverwogen worden, aldus indieners.	Uit voorgaande blijkt dat indieners ten aanzien van het woon- en leefklimaat niet onevenredig in hun belangen worden getroffen, en dat er geen strijd is met het uitgangspunt van een goede ruimtelijke ordening en de beginselen van behoorlijk bestuur.	