

Nota van Beantwoording

Ontvangen inspraakreacties en
beantwoording van de reacties, op het

Voorontwerp

Bestemmingsplan

De Scheg Midden

Amstelveen, december 2023



Wijze van beantwoording

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

Op 1 oktober 2022 is het voorontwerp voor een periode van vier weken ter visie gelegd.

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

De ontvangen inspraakreacties worden per indiener puntsgewijs behandeld. De indiener van de inspraakreactie wordt 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 inspraakreactie 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 inspraakreactie	Beantwoording inspraakreactie per punt	Plan-aanpassing (indien ja)
1. Mails (48 stuks van 47 indieners)		
a. Volgens indieners zal het doortrekken van de Hammerskjöldsingel als ontsluiting van de wijk De Scheg Midden, tezamen met de geplande wijk, betekenen dat hun woonomgeving inperkt en verschraalt en dat hun huis behoorlijk in waarde daalt. Indieners geven tevens aan dat tijdens de online presentatie van het voorontwerp [van de nieuwe weg] in maart 2022 er al zeer bezorgde reacties van bewoners waren over de ontsluitingen van de wegen naar de nieuwe wijk De Scheg, maar daar is niets mee gedaan in dit nieuwe ontwerp aldus indieners.	Mede naar aanleiding van de ontvangen reacties op het voorontwerp van het bestemmingsplan en de daarin opgenomen verkeersontsluitingsstructuur, heeft nader onderzoek plaatsgevonden. Daarbij is de voorgenomen ontsluitingsstructuur nog eens goed tegen het licht gehouden en zijn meerdere alternatieve varianten onderzocht. Een aantal van deze varianten zijn in de voorbereiding van dit bestemmingsplan door omwonenden naar voren gebracht. De verschillende varianten zijn als planvarianten 2, 3 en 4 opgenomen in het verkeersonderzoek dat als onderbouwing dient van het bestemmingsplan. In planvarianten 3 en 4 is het doortrekken van de Hammarskjöldsingel achterwege gelaten. De verschillende suggesties voor een alternatieve ontsluiting heeft de gemeente hiermee 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, nog steeds als de meest optimale variant. De varianten zonder verlenging van de Hammarskjöldsingel acht de gemeente op basis van het verkeersonderzoek als nadelig en onwenselijk. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar het rapport van het verkeersonderzoek.	



	Van een inperking en verschraling van de woonomgeving is naar onze mening geen sprake. Er wordt langs de verlengde Hammarskjöldsingel een fietspad aangelegd, waarmee de Loethoelilaan en Hammarskjöldsingel worden verbonden met de J.C. van Hattumweg. Tevens wordt er nieuw groen gerealiseerd. Voor een eventuele waardedaling van de woning door de nieuwe weg, kunnen indieners na vaststelling van het bestemmingsplan een verzoek tot planschadevergoeding doen.	
b. Geluidstoename en overlast In 2032 voorziet de gemeente 5.670 autobewegingen per etmaal over de geplande nieuwe weg. Volgens indieners komen daarbij ook nog de vrachtauto bewegingen van de bedrijventerreinen op onder andere de Meerlandenweg. Deze toename van verkeer en vrachtverkeer zal door de hele Westwijk merkbaar zijn, aldus indieners. Er zijn nu al voorbereidende werkzaamheden gedaan bij het kruispunt bij Canon, bij de Jane Addamslaan en andere aanpassingen voor de extra verkeersstroom in Westwijk zullen volgen (nu al extra afslag mogelijk bij kruispunt Burgemeester Wiegelweg/Bovenkerkerweg, nu betonnen blokken op de weg). Indieners verwachten opstoppen in bepaalde straten in hun wijk. De geluidsoverlast van deze nieuwe weg komt bovenop het aantal toegenomen vliegbewegingen van Schiphol in de afgelopen jaren. En voor een aantal bewoners in Westwijk komt deze geluidsoverlast bovenop de geluidsoverlast van de tram. De geluidsmetingen van de tram en de geluidsmetingen van het verkeer zijn nu apart gemeten. Deze geluidsoverlast zou bij het ontwerp voor een nieuwe weg, bij elkaar opgeteld moeten worden, om zo de echte geluidsoverlast te weten.	Voor de verlengde Hammarskjöldsingel is in het nieuwe verkeersonderzoek van 2023 een werkdaggemiddelde verkeersintensiteit van circa 4.700 motorvoertuigen berekend. In deze verkeersbewegingen zit vrachtverkeer inbegrepen. Het aandeel vrachtverkeer is niet hoger dan op vergelijkbare ontsluitingswegen. Het vrachtverkeer is meegenomen in de geluidsberekeningen. De bestaande kruispunten en wegvakken in Westwijk beschikken over voldoende capaciteit om het extra verkeer, gegenereerd door De Scheg, zonder problemen te kunnen verwerken. De geluidsbelasting vanwege de tram voldoet aan de grenswaarden, en staat in principe los van geluid van wegverkeer. Het effect van het bij elkaar voegen van het geluid vanwege de nieuwe weg en de tram is beperkt, zoals inzichtelijk is gemaakt in het akoestisch onderzoek van november 2023. De Hammarskjöldsingel en Jane Addamslaan zijn gebiedsontsluitingswegen. De hoeveelheid verkeer op de Hammarskjöldsingel en Jane Addamslaan is in lijn met de functie van de wegen.	



De Hammerskjöldsingel en de Jane Addamslaan zijn volgens indieners nu met het huidige verkeer in Westwijk al enorm drukke doorgangsroutes, waar nu al veel te vaak te hard wordt gereden. Kortom: De geluidsoverlast van de door te trekken nieuwe weg zal tot onaanvaardbare cumulatieve geluidsbelasting leiden voor de bewoners van Westwijk, aldus indieners.	Het nieuwe kruispunt op de Hammarskjöldsingel en het kruispunt Jane Addamslaan – Weldam zullen worden ingericht als rotondes, waardoor het verkeer zal afremmen. Uit het nieuwe geluidsonderzoek met aanvullende berekening van de cumulatieve geluidsbelasting, blijkt dat de geluidsbelasting aanvaardbaar is.	
c. Lucht en lichtvervuiling, overlast en natuur De verwachte toenemende vervuiling , toename van fijnstof, toename CO2 en toename van trillingen van het (zware) gemotoriseerde verkeer en vrachtverkeer, zullen volgens indieners een negatief effect hebben op hun gezondheid. De kap van het aanwezige groen en bomen zal volgens indieners de hittestress in hun omgeving doen toenemen en het is volgens indieners zonde als dit mooie stuk natuur in hun wijk moet verdwijnen en er asfalt voor in de plaats komt. Door de straatverlichting op de nieuwe Hammerskjöldsingel zal ook de lichtvervuiling in tuinen en huizen voor een aantal bewoners in de wijk toenemen, aldus indieners.	Op grond van de Wet milieubeheer dienen voor een ruimtelijke ontwikkeling de luchtconcentraties aan stikstofdioxide (NO2) en fijnstof (PM10 en PM2,5) te worden getoetst. Uit het verrichte luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat met de planontwikkeling ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden. Westelijk van de watergang blijven het groen en de bomen staan. De oppervlakte van de watergang wordt nauwelijks kleiner. Met het aanwezige groen en water zal er geen relevante verandering met betrekking tot hittestress optreden in de omgeving van de weg. Inmiddels zijn de (mogelijke) natuurwaarden in de strook ter plaatse van het wegtracé onderzocht. Er gaan geen wezenlijke natuurwaarden verloren. Het leefgebied wordt gecompenseerd door nieuw groen aan de zuidzijde van De Scheg Midden en langs de Singel. De lichtuitstraling van moderne straatverlichting is beperkt. Van wezenlijke lichtvervuiling zal geen sprake zijn.	
d. Gasleiding		



Volgens indieners is er een negatief advies uitgegeven om de weg bovenop de gasleiding van de Gasunie te leggen (rapport Prevent Adviesgroep). Met de nieuwe weg wordt hierdoor volgens indieners wellicht een potentieel gevaarlijke situatie gecreëerd, ook gezien de voorziene verkeersbelasting van de weg, waarbij ook zwaar vrachtverkeer wordt verwacht. Indieners vinden dat het negatieve advies niet kan worden genegeerd.	Van een negatief advies is geen sprake. Door Prevent Adviesgroep is als advies gegeven om overleg te voeren met de Gasunie over de werkzaamheden. De gemeente heeft met de Gasunie overleg gevoerd over de weg met betrekking tot de gasleiding, en blijft in de toekomst – ook bij uitvoering – overleg voeren met de Gasunie. Tevens zal in de werkvoorbereidingsfase voorafgaand aan de uitvoering een vergunning bij de Gasunie worden aangevraagd.	
e. Onveilige verkeerssituaties Bij de nu ingetekende situatie bij tramstation Westwijk gaat volgens indieners een nog gevaarlijkere situatie ontstaan voor de veelal naar school fietsende jonge kinderen. Naar de mening van indieners gaat de hoeveelheid auto's afkomstig uit de nieuw te bouwen wijk voor een significante extra druk zorgen, wat gecombineerd gaat worden met onoverzichtelijke kruisende wegen en daardoor gevaarlijke oversteekplaatsen. Nu al is het volgens indieners bij en rond de basisscholen tijdens breng- en haaltijden van schoolgaande kinderen al enorm druk met auto's, fietsers en vooral fietsende en overstekende kinderen en ontstaan er nu al vaak zeer onoverzichtelijk en heel gevaarlijke situaties.	In het nieuwe verkeersonderzoek van 2023 is voor de verlengde Hammarskjöldsingel een verkeersintensiteit van circa 4.700 motorvoertuigen berekend en voor de aansluitende Hammarskjöldsingel een verkeersintensiteit van circa 6.100 motorvoertuigen berekend. De gemeente acht dit een aanvaardbare hoeveelheid verkeer, temeer omdat er op het kruispunt een rotonde wordt gerealiseerd. Een rotonde verbetert de verkeersveiligheid. 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 Midden gezamenlijk met De Scheg West, 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.	



	Verder ligt bijvoorbeeld extra verkeersdruk in de Loethoelilaan als gevolg van het doortrekken van de Hammarskjöldsingel niet in de lijn der verwachtingen. Het verkeersmodel geeft daarvoor geen aanwijzing. De aansluiting van de verlengde Hammarskjöldsingel op de Loethoelilaan en de bestaande Hammarskjöldsingel zal worden vormgegeven als een rotonde met fietsers en voetgangers in de voorrang ten opzichte van het autoverkeer. Op deze manier kan het autoverkeer op een veilige manier afgewikkeld worden en kunnen fietsers en voetgangers op een veilige manier in de voorrang zowel de Hammarskjöldsingel als de Loethoelilaan oversteken. De drukke situatie rond de basisscholen aan de Jane Addamslaan en de Asserring is bekend. De voorzieningen in deze omgeving zullen ook bezocht gaan worden door de nieuwe bewoners van De Scheg. Er zal hier daarom inderdaad sprake zijn van een toename van verkeersbewegingen. De huidige infrastructuur biedt vooralsnog voldoende capaciteit om deze verkeersbewegingen op te vangen. De gemeente zal de situatie hier echter wel goed in de gaten blijven houden en indien noodzakelijk aanvullende locatie specifieke maatregelen nemen om de veiligheid van schoolgaande kinderen te garanderen.	
f. Parkeren De wijk De Scheg [Midden] zal volgens indieners een beperkt aantal parkeerplaatsen krijgen, wat betekent dat mensen die niet in hun directe omgeving kunnen parkeren zullen uitwijken naar de al bestaande wijken. Daar zal de parkeerdruk verder verhogen, aldus indieners. Ook de twee	De wijk De Scheg krijgt voldoende parkeerplaatsen conform de gemeentelijke parkeernormen. Van uitwijken voor parkeren bij de nieuwe woningen naar bestaande wijken zal naar verwachting geen sprake zijn.	



nieuw te bouwen appartementencomplexen bij Duizendblad zullen voor toename parkeerdruk zorgen. Indieners verwachten ook een verhoging van de parkeerdruk bij het eindstation van de tram (straks een tussenstation voor de nieuwe bewoners van De Scheg als de tram naar Uithoorn wordt doorgetrokken), alsook bij het winkelcentrum, bij het gezondheidscentrum Duizendblad en bij de basisscholen en kinderdagverblijven in Westwijk.	Er kan inderdaad een verhoging van de parkeerdruk bij het winkelcentrum plaatsvinden doordat het inwoneraantal toeneemt. Een verhoging van de parkeerdruk bij de tramhalte Westwijk wordt niet verwacht, omdat de tramhalte op korte afstand van De Scheg ligt en er een goede fietsverbinding naar de tramhalte wordt gerealiseerd. De gemeente verwacht 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.	
g. Andere ontsluitingsweg , alternatieve oplossingen Door een weg aan te leggen, die uitkomt op de Bovenkerkerweg N521 en op de Legmeerdijk N231, aan de zuidkant van de nieuw te bouwen wijk De Scheg, zou lokaal verkeer uit De Scheg uit de nieuwe wijk geleid kunnen worden, aldus indieners. Zo kunnen de nieuwe wijkbewoners op de fiets via de Meerlandenweg en de Noorddammerweg (richting het Westwijk-centrum) naar de winkels, scholen en het busstation. Via het zuidelijke deel van de Meerlandenweg is er al een verbinding naar de bestaande rotonde bij de Legmeerdijk. En indieners geven aan dat de Meerlandenweg ook zal worden doorgetrokken onder het spoor van de tram naar de Zijdelweg, naar de rotonde bij Shell en Mc Donalds. De afsluiting van de Noorddammerweg vindt bij indieners geen begrip en zou volgens indieners moeten worden meegenomen om de verkeersstromen te ontlasten.	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. Een volledige 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. De weg heeft onvoldoende capaciteit als hoofd ontsluitingsweg en is daarvoor niet geschikt. Daarnaast betekenen deze wegen forse omrijdroutes en veel onnodige autokilometers voor de meeste bestemmingen van bewoners van De Scheg.	



Daarbij komt dat de nieuw door te trekken Hammerskjöldsingel (zoals de plannen er nu liggen) dwars door de nieuwe wijk De Scheg gaat, en de nieuwe wijk volgens indieners daarmee splitst in twee delen langs een drukke doorrijroute. Het wordt volgens indieners voor de nieuwe bewoners ook een gevaarlijke oversteekroute / fietsroute in hun nieuwe wijk. Indieners hopen van harte samen met de gemeente een andere oplossing te vinden voor de ontsluitingsweg van de nieuwe wijk De Scheg, zodat de Hammerskjöldsingel niet wordt doorgetrokken.	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. De nieuwe ontsluitingsweg door De Scheg heen zal op veilige wijze oversteekbaar zijn voor langzaam verkeer. Op de kruising van de (verlengde) Hammarskjöldsingel met de Loethoelilaan wordt een rotonde gerealiseerd. De rotonde komt de verkeersveiligheid ten goede. 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.	



2. Mails (12 stuks van 12 indieners)		
a. Indieners maken zich ernstige zorgen over het voornemen om de Hammerskjöldsingel te verlengen ten einde de Scheg-Midden te ontsluiten. Indieners wonen in de directe nabijheid van deze nieuw geplande weg en voorzien een aantal voor hun omgeving en hunzelf ongewenste gevolgen: • Enorme toename van geluidsoverlast. • Toename van CO2 en fijnstof uitstoot. • Straat- en autoverlichting in huis. • Toename verkeersonveiligheid op de kruising met de Loethoelilaan. • Toename op bestaand wegennet in Westwijk-zuid. • Waardevermindering van de woning.	• Uit de geluidsberekeningen volgt dat de geluidsbelasting aanvaardbaar is. • Op grond van de Wet milieubeheer dienen voor een ruimtelijke ontwikkeling de luchtconcentraties aan stikstofdioxide (NO2) en fijnstof (PM10 en PM2,5) te worden getoetst. Uit het verrichte luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat met de planontwikkeling ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden. • De lichtuitstraling van moderne straatverlichting is beperkt. De autoverlichting van auto's op de verlengde Hammarskjöldsingel richt zich niet op/naar de woningen langs de weg. • Het extra verkeer op het bestaand wegennet is onderzocht. De bestaande kruispunten en wegvakken in Westwijk beschikken over voldoende capaciteit om het extra verkeer, gegenereerd door De Scheg, zonder problemen te kunnen verwerken. Zie ook de reactie bij 1. • Op de kruising van de (verlengde) Hammarskjöldsingel met de Loethoelilaan wordt een rotonde gerealiseerd. De rotonde komt de verkeersveiligheid ten goede. Zie tevens de reactie bij 1e. • Het risico op planschade als gevolg van het bestemmingsplan De Scheg Midden heeft de gemeente beoordeeld en in de afweging opgenomen. Ten aanzien van, door indieners verwachte, waardevermindering van de woning, kan verzoek tot planschadevergoeding worden gedaan na vaststelling van het bestemmingsplan.	
b. Indieners geven aan, bovendien te hebben gelezen in het rapport van Prevent Adviesgroep B.V. dat een weg op deze locatie, waar ook de hoofdgasleiding van de Gasunie loopt vanwege veiligheid wordt ontraden.	Door Prevent Adviesgroep is aangegeven om indien mogelijk binnen de belemmeringstrook geen weg te realiseren, en als advies gegeven om overleg te voeren met de Gasunie over de werkzaamheden.	



	Voor de belemmeringenstrook geldt een verplichting tot adviesinwinning voor deze (bouw)werken en werkzaamheden en in veel gevallen een omgevingsvergunningsplicht. Voor het grootste deel van de weg bevindt de rijbaan zich niet boven de gasleiding en/of niet boven de belemmeringenstrook. De gemeente heeft met de Gasunie overleg gevoerd over de weg met betrekking tot de gasleiding, en blijft in de toekomst – ook bij uitvoering – overleg voeren met de Gasunie. Tevens zal in de werkvoorbereidingsfase voorafgaand aan de uitvoering een vergunning bij de Gasunie worden aangevraagd.	
c. Indieners vragen de gemeente om deze ontsluiting [verlenging Hammarskjöldsingel] te heroverwegen en de nieuwe wijk vanuit het zuiden te ontsluiten via het toekomstige Bedrijven Terrein Amstelveen Zuid en aan te sluiten op zowel de N231 (Legmeerdijk) en de N521 (Bovenkerkerweg).	Zie de reactie bij 1g.	
3. Mail d.d. 15 oktober 2022		
a. Indiener is mede-eigenaar van perceel X. Op het perceel bevindt zich een woning van circa 150 m2 groot. Het perceel ligt in het geldend bestemmingsplan Legmeerpolder en heeft de bestemming 'Agrarisch – Glastuinbouw Bedrijfswoning'. Het pand is in slechte staat en niet duurzaam, en wordt gebruikt als burgerwoning. Indiener en de eigenaars en bewoners zouden willen komen tot nieuwbouw of herontwikkeling van de kavel, bv. via bouw van twee vrijstaande woningen of een tweekapper.	De onderhavige kavel is toegevoegd aan het plangebied, en heeft de bestemming Woongebied-3 gekregen. Op de kavel kan één woning worden gebouwd. De kavel biedt te weinig ruimte voor twee woningen, mede gelet op de omliggende kavels.	Ja. De onderhavige kavel is toegevoegd aan het plangebied, met de bestemming Woongebied-3.



Eerder in 2022 heeft indiener een principeverzoek ingediend om informatie over de bebouwingmogelijkheden van het perceel te verkrijgen. Indiener geeft aan dat de gemeente toen heeft aangegeven dat er rekening dient te worden met de Omgevingsverordening van de provincie, en dat een afzonderlijk klein woningbouwplan niet mogelijk is op het perceel van indiener.		
b. Na lezing van het voorontwerp bestemmingsplan heeft indiener de volgende reactie en vragen: 1. Het voorontwerp bestemmingsplan gaat bij woongebied 3 (gebied zuidelijk van de kavel) over ruim 100 woningen waarvan een aantal gestapeld mag worden. De kavel van indiener wordt dus ingeklemd tussen de J.C. van Hattumweg en het woongebied. 2. De actuele bestemming uit het bestemmingsplan Legmeerpolder, bedrijfswoning agrarisch/ kassen, wordt daarmee door dit bestemmingsplan feitelijk onmogelijk gemaakt. Maar het huidige bestemmingsplan Legmeerpolder wordt niet gewijzigd. Hoe gaat de gemeente daarmee om? 3. Als dit bestemmingsplan de eindstreep haalt zal de provincie deze ontwikkeling goedgekeurd hebben. Het is volgens indiener ondenkbaar dat dan nog dit gebied valt onder de provinciale Omgevingsverordening NH2022, want het is geen landelijk gebied meer. De beperkingen daarvan gelden dan ook niet meer en de gemeente is exclusief zelf bepalend, aldus indiener. 4. Gezien het voorgaande lijkt het indiener voor de gemeente onvermijdelijk om mee te werken aan een omzetting naar burgerwoning met de daarop toepasselijke regels. Dat is volgens indiener een afwijking van het bestemmingsplan Legmeerpolder "in het belang van een goede ruimtelijke ordening". Immers het sluit perfect aan bij de nieuwe omgeving en het doet recht aan de bestaande situatie, aldus indiener.	1. De inklemming van kavel van indiener, met de voorgenoemde woning, is geen belemmering. De kavel maakt onderdeel uit van het lint van de J.C. van Hattumweg, en ontsluit op die weg. 2. Voor wat betreft de onderhavige kavel wordt de bestemming gewijzigd naar een woonbestemming en wordt dus deze toegevoegd aan het plangebied. 3. Waarschijnlijk wordt ook het gebied tussen De Scheg en Westwijk uit het werkingsbied Landelijk gebied van de Omgevingsverordening gehaald. De gemeente zal daar op aansturen, maar de provincie bepaalt. 4. Er wordt één (nieuwe) vrijstaande woning toegestaan op de betreffende kavel. De regels uit het bestemmingsplan De Scheg Midden voor vrijstaande woningen op nieuwe bouwlocaties in de linten zullen van toepassing zijn. 5. Voor het omzetten van de genoemde bedrijfswoning naar burgerwoning geldt wel een exploitatiebijdrage, omdat er reeds een andere bedrijfswoning aanwezig is. Voor de herbouw van (andere) bestaande woningen geldt ook een exploitatiebijdrage indien de nieuwe woning groter wordt. De andere bestaande woningen langs de J.C. van Hattumweg zijn nu ook alsnog opgenomen in het bestemmingsplan De Scheg Midden, met uitzondering van een enkele blijvende bedrijfswoning.	Ja. De onderhavige kavel is toegevoegd aan het plangebied, met de bestemming Woongebied-3.



Gelden dan de regels voor burgerwoningen uit het bestemmingsplan Legmeerpolder? Of die uit het nieuwe bestemmingsplan Scheg Midden? 5. Een bestemming als burgerwoning (of twee woningen, in geval de gemeente het lint vrijstaande woningen langs de voormalige spoorbaan wil doortrekken) zou veel beter passen in het nieuwe plan. Waarom is de bestaande bebouwing langs de J.C. van Hattumweg niet in het nieuwe plan meegenomen? Indiener en mede-eigenaren nemen aan dat bij herbouw van de bestaande woning in dat geval van een exploitatiebijdrage geen sprake is, bij een eventuele tweede woning wel.		
4. Mail d.d. 17 oktober 2022		
a. Indiener tekent bezwaar aan tegen het voorontwerp bestemmingsplan De Scheg-Midden, om diverse redenen. Indiener maakt vooral bezwaar tegen de aanleg van de nieuwe weg tussen de Anne de Vrieslaan en het tramspoor door als aansluiting op de Hammarskjöldsingel (verlengde Hammarskjöldsingel). De reden hiervoor is dat deze nieuwe weg tot aanzienlijk vermindering van het woongenot van indiener zal leiden en tevens tot waardevermindering van het huis van indiener. Indiener geeft aan dat de inspraakreactie echter er vooral op gericht dat deze weg niet zal worden aangelegd om het vermindering het woongenot te voorkomen. Volgens indiener zal de vermindering van woongenot bestaan uit o.a. het volgende:	Het risico op planschade als gevolg van het bestemmingsplan De Scheg Midden heeft de gemeente beoordeeld en in de afweging opgenomen. Ten aanzien van, door indiener verwachte, waardevermindering van de woning, kan verzoek tot planschadevergoeding worden gedaan na vaststelling van het bestemmingsplan.	



1. Lawaai overlast van alle personen- en vrachtauto's die over deze weg zullen gaan rijden, dag en nacht en vooral als indiener in de tuin zit en door de wijk loopt. 2. Vermindering van gezondheid door groot uitstoot van CO2 en stikstof e.d. giftige stoffen (voor mensen met astma een groot bezwaar). 3. Ernstige verkeersongevallen bij de oversteek van het fietspad bij de huidige eindpunt van de tram en tramremise, aldus indiener, omdat hier (volgens de gemeente) geen verkeerslichten zullen komen. Meerdere malen per dag fietsen hier veel kinderen en ouders om naar school en werk te gaan (naar en via het fietspad langs de Loethoelilaan). Ten aanzien van de vrachtauto's en lawaai (punt 1): Indiener heeft vernomen dat er ten zuiden van Westwijk in de nabije toekomst een nieuw bedrijventerrein en een nieuw afvalstation gebouwd zullen gaan worden. Hierdoor zal er volgens indiener veel extra vrachtverkeer over de nieuwe weg gaan plaats vinden, dus het gaat niet alleen om personenauto's van de bewoners van de nieuwe wijken De Scheg Oost, Midden en West. Er zitten thans reeds diverse bedrijven langs de Meerlandenweg en de Noorddammerweg die dan waarschijnlijk ook deze route zullen gaan nemen, aldus indiener.	• Uit de geluidsberekeningen volgt dat de geluidsbelasting aanvaardbaar is. • Op grond van de Wet milieubeheer dienen voor een ruimtelijke ontwikkeling de luchtconcentraties aan stikstofdioxide (NO2) en fijnstof (PM10 en PM2,5) te worden getoetst. Uit het verrichte luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat met de planontwikkeling ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden. • Op de kruising van de (verlengde) Hammarskjöldsingel met de Loethoelilaan wordt een rotonde gerealiseerd. De rotonde komt de verkeersveiligheid ten goede. Het nieuwe bedrijventerrein en afvalbrengstation ten zuiden van De Scheg zal rechtstreeks worden ontsloten via de Zijdelweg. Dit verkeer zal niet door Westwijk en De Scheg gaan rijden. Voor de meeste bedrijven aan de Meerlandenweg is het gunstig om via de Meerlandenweg naar de Legmeerdijk en N201 te rijden, en niet door Westwijk. Het blijft echter voor de ondernemers langs de Meerlandenweg en Noorddammerweg mogelijk om de huidige noordelijke routes richting Legmeerdijk en Bovenkerkerweg te blijven rijden, echter niet meer via de J.C. van Hattumweg-Weldam-Jane Addamslaan maar via de nieuwe ontsluitingsweg door de wijk-Weldam-Jane Addamslaan of via de verlengde Hammarskjöldsingel-Burgemeester Wiegelweg (die daar in principe ook geschikt voor zijn).	
b. Het is voor indiener onbegrijpelijk dat er niet is gekozen voor de kortste ontsluitingsroute van de nieuwe wijk via de van Hattumweg. Die zou eenvoudig verbreed kunnen worden. Indiener heeft vernomen dat een aantal bewoners van de Marjoleinlaan (die uitkijken op van Hattumweg) hier bezwaar tegen hebben aangetekend in het kader van De Scheg Oost. Dat zijn echter veel minder bewoners dan aan de Anne de Vrieslaan, Lodewijk van Deysselhof, Marjoleinlaan,	De keuze voor de verlengde Hammarskjöldsingel kent meerdere reden. Het bezwaar tegen de verbreding van de J.C. van Hattumweg is daarin niet leidend geweest. De J.C. van Hattumweg is ongeschikt voor een aanzienlijke hoeveelheid (extra) verkeer. Deze oorspronkelijke polderweg, zou behoorlijk verbreed moeten worden om te kunnen fungeren als wijkontsluitingsweg. De Hammarskjöldsingel	



Loethoelilaan etc. samen. Volgens indiener zullen de bewoners van alle andere hiervoor genoemde straten in enige vorm overlast van deze nieuwe weg gaan ervaren, net als indiener.	wordt daarentegen momenteel onderbenut en kent nog een ruime restcapaciteit. Het algemene belang van woningbouw weegt zwaarder dan de 'enige vorm van overlast' in de genoemde straten.	
c. Indiener vermoedt dat gekozen is voor verlenging van de Hammarskjöldsingel omdat de bewoners van de nieuwe wijk op deze wijze ook toegang verkrijgen tot de winkels van het Westwijkplein. Echter dat is volgens indiener tevens mogelijk via de Noorddammerweg, als men de van Hattumweg daar niet zou afsluiten. Per fiets is dat tevens mogelijk via de Simon Vestdijklaan. Volgens indiener kiest de gemeente er ook hier voor om een kleiner aantal bewoners van de Noorddammerweg geen overlast te bezorgen hetgeen dan in een groter nadeel uitpakt van alle bewoners (die een petitie hebben ondertekend). Hier vindt volgens indiener geen redelijke afweging van belangen van alle betrokken bewoners plaats.	Een rechtstreekse aansluiting van de nieuwe wijk De Scheg Midden ten behoeve van toegang tot voorzieningen in Westwijk speelt inderdaad ook een rol in de keuze voor het aansluiten op de wegenstructuur van Westwijk. De Noorddammerweg is smal, zonder voorzieningen voor voetgangers, maar wel met diverse huisaansluitingen en is daarmee ongeschikt als een gebiedsontsluitingsweg voor een woonwijk. Zie tevens de reacties bij 1a en 1g.	
d. Door de van Hattumweg op twee punten af te sluiten zal volgens indiener al het verkeer over de nieuwe weg gaan plaats vinden waardoor de overlast voor indiener en andere bewoners rondom nog veel meer zal toenemen. De overlast zou volgens indiener redelijker over alle bewoners verdeeld kunnen worden door voor diverse uitvalswegen te kiezen en niet de nieuwe weg aan te leggen. Dat kan via de van Hattumweg, Noorddammerweg, Legmeerdijk en een eventueel nieuwe aan te leggen weg door De Scheg Midden en Oost naar de Bovenkerkerweg, aldus indiener.	Zie de reactie bij 1g.	
e. Indiener merkt op dat het fietspad langs de verlengde Hammarskjöldsingel volledig onnodig is aangezien er reeds voldoende fietspaden zijn richting Westwijkplein en andere uitvalswegen.	Het nieuwe fietspad langs de verlengde Hammarskjöldsingel zorgt voor een rechtstreekse snelle fietsverbinding naar tramhalte Westwijk.	



f. Indiener merkt op dat gemeentelijke aanpak om de omwonende bewoners te informeren te wensen over laat. Dit in het kader van participatie in de praktijk brengen. Dit zou sinds enige tijd een speerpunt zijn in het beleid van de gemeente Amstelveen, maar op dit punt ziet indiener hier weinig van terug. Volgens indiener had in feite de gemeente reeds vorig jaar de bewoners van o.a. de Anne de Vrieslaan kunnen informeren over de gemeentelijke plannen om de nieuwe weg achter de tuinen indiener en burens langs te willen aanleggen. Dit nadat de gemeente volgens indiener vanwege protesten van bewoners van de Marjoleinlaan had besloten dat de weg niet door/langs de Jasmijnlaan zou worden aangelegd. Volgens indiener is hier sprake van een ommissie aan de kant van de gemeente en heeft de gemeente op procedurele punten (communicatie en participatie) niet aan de vereisten voldaan.	Anders dan indiener lijkt te suggereren, houden de gemeentelijke plannen om de Hammarskjöldsingel door te trekken geen verband met het oorspronkelijke plan om een nieuwe weg door/langs de Jasmijnlaan aan te leggen. De laatstgenoemde weg was bedoeld als verkeersontsluiting van De Scheg Oost. Uiteindelijk is besloten om De Scheg Oost anders te ontsluiten: niet langs de Jasmijnlaan, maar via de Bovenkerkerweg. Het verlengen van de Hammarskjöldsingel staat hier los van en dient een ander doel, namelijk het ontsluiten van De Scheg Midden en West. De plannen daarvoor zijn opgenomen in de Ontwikkelvisie Noorder Legmeerpolder (2015). In dat verband is destijds geparticipeerd en gecommuniceerd met bewoners. Van een ommissie op dit vlak is volgens de gemeente inziens geen sprake.	
5. Mail d.d. 18 oktober 2022		
a. Indienen hebben ten aanzien van de verbeelding bij het voorontwerp een aantal zaken opgemerkt: • De plangrens loopt nu direct tot aan de achtergevel van de woning aan de J.C. van Hattumweg 9. Indien indienen de kas achter de woning moeten afbreken, zouden indienen ten behoeve van deze woning graag een achtertuin van 16 meter behouden. Op basis van de verbeelding bij het voorontwerp kunnen indienen niet goed inschatten of dit mogelijk is en hoe deze situatie eruit komt te zien. • Aanvullend overwegen indienen op perceel X een tweetal vrijstaande woningen te ontwikkelen.	• De bestaande woning van de onderhavige kavel is toegevoegd aan het plangebied, met de bestemming Wonen. Voor de diepte van de achtertuin, en de bestemming Wonen, is de begrenzing van het voorgaande wijzigingsplan aangehouden. De diepte van de achtertuin vanaf de achtergevel is circa 11 meter binnen de bestemming Wonen. • Het deel ten westen van de bestaande woning van de onderhavige kavel, waar zich nu een waterbassin bevindt, is toegevoegd aan het plangebied, met de bestemming Woongebied-1. In het toegevoegde deel met de bestemming Woongebied-1 kunnen twee woningen worden gerealiseerd.	Ja. De onderhavige kavel is toegevoegd aan het plangebied, met de bestemmingen Wonen en Woongebied-1.



Indieners hebben in de concept-beeldkwaliteitsvisie van de Scheg gelezen dat hier ruimte voor is, zie p15: <i>De linten J.C. van Hattumweg, Meerlandenweg, Noorddammerweg vormen bestaande wegen. Langs deze wegen zijn enkele vrijstaande woonhuizen gelegen. Om de structuur van de lintbebouwing verder te versterken is gekozen om tussen de bestaande woningen nieuwe woningen op vrije kavels toe te voegen die passen binnen de filosofie en opzet van de losse woonbebouwing langs deze bestaande linten. Hierdoor blijft de typering van losse woonbebouwing ook met de invulling van lege ruimtes tussen de bestaande woonbebouwing gewaarborgd.</i>	Voor de twee nieuwe woningen gelden de bouwregels behorende bij lintbebouwing. Direct ten zuiden en westen van de kavel is tevens sprake van de bestemming Woongebied-1.	
b. Indieners vernemen graag of de gemeente het wenselijk acht de ontwikkeling van deze twee bouwkavels mee te nemen in het bestemmingsplan de Scheg Midden, of deze via een aparte procedure te vergunnen door middel van een uitgebreide omgevingsvergunning.	Het resterende deel van het betreffende perceel is toegevoegd aan het bestemmingsplan, met de mogelijkheid om één of twee woningen te realiseren. In het stedenbouwkundig ontwerp staan twee woningen opgenomen.	Ja. Het betreffende deel van de onderhavige kavel is toegevoegd aan het plangebied, met de bestemming Woongebied-1.
6. Brief d.d. 24 oktober 2022 (ontvangen)		
a. Verkeer: De eerste zorg van indiener betreft het aantal ontsluitingsmogelijkheden voor de nieuwe woonwijk. Het verlengen van de Hammarskjöldsingel lijkt indiener voldoende ontsluiting naar de Westwijk. Het nieuwe woonwerk verkeer dat door de wijk ontstaat richting de N201 zal volgens indiener echter grote druk uitoefenen op de Noorddammerweg.	De Noorddammerweg zal juist grotendeels worden ontzien ten aanzien van verkeer van de nieuwe woonwijk. Uit het verkeersonderzoek blijkt (in planvariant 1) geen verkeerstoename op de Noorddammerweg. Zie tevens de reacties bij 1a en 1g.	



b. Glastuinbouw: In het huidige plan is indiener het eerste glastuinbouwbedrijf dat grenst aan de nieuwe woonwijk. In het huidige plan staat dat er groen ruimte komt naast de kwekerij van indiener. Als hier daadwerkelijk ruimte komt waar kinderen vrij kunnen spelen in een watergebied, acht indiener de kans groot dat dit zal leiden tot vandalisme en het ingooien van de glazenruiten.	Het glastuinbouwbedrijf grenst niet aan nieuwe woonpercelen. Bij het bestemmingsplan is een exploitatieplan opgesteld. 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 van paden, speelterreinen en waterpartijen en de afscheiding tussen de percelen.	
c. Indiener betwijfelt of het verstandig is om op de grens van de nieuwe woonwijk het huidige agrarische bestemmingsplan op het adres van indiener te behouden.	Tussen de agrarische bestemming en de nieuwe woonpercelen bevindt zich voldoende afstand.	
d. De huidige plannen zijn volgens indiener ook nog te ruim voor interpretatie waardoor het vrij onduidelijk blijft wat nu de mogelijkheden zijn en wat er concreet gaat veranderen. De huidige opzet die er nu is zal volgens indiener problemen veroorzaken in het verkeer, maar zal ook veel overlast gaan creëren voor het glastuinbouwbedrijf van indiener.	Het ontwerp bestemmingsplan, met daarbij ook een ontwerp exploitatieplan en -beeldkwaliteitplan, is concreter geworden dan het voorontwerp bestemmingsplan. Gezien het voorgaande verwacht de gemeente geen wezenlijke overlast voor het glastuinbouwbedrijf.	
7. Brief d.d. 25 oktober 2022 (ontvangen)		
a. Geluidscontour Vliegtuiglawaai: De geluidscontour vliegtuiglawaai Schiphol staat niet op de concept-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 concept-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 Noorddammerweg en de Meerlandenweg zijn belangrijke aan- en afvoerwegen voor bedrijven die aan deze wegen gevestigd zijn. In de toekomst komen deze wegen gedeeltelijk binnen de geplande woonwijk te liggen, waar ze worden gekruist door de verlengde Hammarskjöldsingel. Deze singel is de hoofdonthouding van de 'Scheg Midden' en de 'Scheg West' waar alle andere wegen op worden aangesloten. Omdat zwaar vrachtverkeer in de toekomstige woonwijk ongewenst is, stelt indiener voor om beide kruispunten als rotondes uit te voeren, zodat deze kruisingen door het vrachtverkeer als keerlus gebruikt kunnen worden. De rotondes dienen nog een ander doel: de verlengde Hammarskjöldsingel vertoont twee interessante bochten die met hoge snelheid genomen kunnen worden. Als zodanig fungeren de rotondes tevens als snelheidsremmers. Indiener stelt voor om de rotondes met een symbool op de concept-bestemmingsplankaart aan te geven.	Het realiseren van een of twee rotondes ten behoeve van een keerlus is overbodig. Een rotonde zou juist een averechts effect kunnen hebben ten aanzien van vrachtverkeer door de wijk. Het vrachtverkeer dient uit zuidelijke richting vanaf de Legmeerdijk aan te rijden naar de bedrijven, en bij verlaten van een bedrijf in zuidelijke richting te rijden naar de Meerlandenweg-west, Legmeerdijk en N201.	
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. Bussen rijden over de Legmeerdijk en de Jane Addamslaan naar het Westwijkplein, terwijl de dichtstbijzijnde halte van tramlijn 25 circa 400 meter ten noorden van de J.C. van Hattumweg 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 de verlengde Hammarskjöldsingel ruim te profileren zodat twee bussen (of touringcars naar de school in de Scheg West) elkaar kunnen passeren en er op strategische plaatsen haltes kunnen worden aangelegd.	De Verlengde Hammarskjöldsingel is (in de basis) reeds ruim genoeg geprofileerd. Op een enkele plek kan de Singel breder worden geprofileerd ten behoeve van bushaltes.	



d. Parkeren (concept stedenbouwkundig ontwerp): Parkeerclusters van verschillende grootte liggen verspreid over het plangebied. Deze zijn bestemd voor bewoners die niet beschikken over een (al dan niet gebouwde) parkeerplaats op eigen erf. Ook bezoekers moeten van deze clusters gebruik maken. Ze zijn vergelijkbaar met parkeeroplossingen in Westwijk waar ze over het algemeen weinig hinder veroorzaken. In de Scheg Midden bevinden zich naast een aantal kleine terreinen, ook enkele grote parkeerterreinen; een met circa 70 plaatsen (ten oosten van de Meerlandenweg) en een met 40 plaatsen (ten westen daarvan). Op beide parkeerterreinen is het volgens indieners moeilijk manoeuvreren waardoor sprake is van permanente hinder in de vorm van geluid- en stankoverlast. Daarnaast blokkeren ze de achter in- of uitgang van de aan het parkeerterrein gelegen woningen, aldus indiener.	De weergegeven parkeerterreinen en parkeerplaatsen in het concept stedenbouwkundig ontwerp zijn indicatief. Bij de uitwerking van de inrichting van (een deel van) het plangebied zullen de parkeerplaatsen bereikbaar (moeten) zijn. De parkeerterreinen kennen gebruikelijke maatvoeringen, waardoor er geen sprake is van meer dan gebruikelijke geluidseffecten en geurvorming. De vervolversie van het stedenbouwkundig ontwerp blijft indicatief.	
e. Bereikbaarheid woningen: Volgens indiener zijn niet alleen de achter in- of uitgangen door rijen geparkeerde auto's onbereikbaar, maar is ook de voorkant onbereikbaar door de afwezigheid van een voorrijweg. Er is wel een voetpad en een fietspad, maar geen rijweg. Volgens indiener is het ophalen en afzetten van bewoners en bezoekers derhalve niet mogelijk terwijl ook nood- en hulpdiensten, taxi's, service- en bezorgdiensten niet aan de voorkant terecht kunnen. Iedereen is volgens indiener aangewezen op het parkeerterrein aan de achterkant van de woningen. Een onmogelijk situatie, aldus indiener. Verder is het volgens indiener opvallend dat ongeveer de helft van de in totaal 255 als rijwoningen getypeerde huizen en de appartementen niet over een voorrijweg beschikken. Volgens indiener zou het niet meer dan normaal zijn dat (ook) bij een rijwoning men er met de auto bij kan komen, aan de vóór- of aan de achterkant. Overigens zou volgens indiener de situatie eenvoudig verbeterd kunnen worden door de woningen rond de parkeerterreinen enkele meters naar binnen te schuiven,	Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om de parkeergelegenheden op meerdere manieren uit te werken. De weergegeven parkeergelegenheden in het (concept) stedenbouwkundig ontwerp zijn indicatief. De woningprijzen zijn marktafhankelijk en een gegeven, en kunnen op termijn verandering. Indien de rijwoningen over een voorrijweg zouden/zullen beschikken, dan zal de woningprijs nog hoger zijn. Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om te schuiven in het ontwerp.	



zodat aan de voorkant ruimte vrijkomt voor de aanleg van een rijweg met parkeergelegenheid.		
f. Indiener stelt voor om het stedenbouwkundig ontwerp voor de 'Scheg West' (zie overzichtskaart van de gehele Scheg) als voorbeeld te nemen bij de herziening van het stedenbouwkundig ontwerp voor de 'Scheg Midden'. In het plan voor de Scheg West zijn alle woningen rechtstreeks op het stratennet aangesloten en voorzien van een parkeerplaats.	In het stedenbouwkundig ontwerp De Scheg West komen vergelijkbare situaties voor als in het (concept) stedenbouwkundig ontwerp De Scheg Midden, voor wat betreft de parkeerterreinen en de parkeerplaatsen aan straat (voor een woning).	
8. Mail d.d. 27 oktober 2022		
a. Indiener heeft op een aantal punten een vergelijkbare reactie gegeven als de indieners van inspraakreactie nummer 1.	Zie de beantwoording bij inspraakreactie nummer 1.	
b. Indiener geeft aan dat het rapport van het RIVM van juni 2022 "Gezondheidseffecten van ultrafijn stof van vliegverkeer rond Schiphol" in de afwegingen totaal niet is meegenomen.	Uit het onderzoek van het RIVM is gebleken dat langdurige blootstelling aan ultrafijnstof van vliegverkeer mogelijk effect heeft op het hart- en vaatstelsel. In gebieden met hoge concentraties zijn bijvoorbeeld meer mensen medicijnen tegen hartaandoeningen gaan gebruiken dan in gebieden met lage concentraties. Omdat er heel weinig eerder onderzoek is gedaan, is onderzoek bij andere grote (internationale) vliegvelden wel nodig om de conclusies verder te kunnen verstevigen. Er is dus nog niet genoeg wetenschappelijk bewijs om met ultrafijn stof rekening mee te houden bij planvorming. Tevens staat het effect van ultrafijn stof met betrekking tot Schiphol los van andere aspecten van planvorming. Er zijn nog geen grenswaarden voor ultrafijn stof. Aan de grenswaarden voor fijn stof PM10 en PM2,5 wordt ruimschoots voldaan.	



c. Indiener geeft aan dat de aanleg van de nieuwe weg moet voldoen aan de wettelijke kaders op het gebied van onder andere luchtkwaliteit en geluid. Naast dat er een verlenging van de tramlijn richting Uithoorn plaatsvindt, welke een toename van geluid zal veroorzaken, zal er een verdere toename door het wegverkeer over de verlengde Hammarskjöldsingel ontstaan. Daarnaast wonen de bewoners van de Anne de Vrieslaan net buiten de geluidszone van Schiphol (± 150 meter). Cumulatief is hiervan [niets] berekend, tram en verkeer, in het voorontwerp de Scheg Midden. De onderzoekers beroepen zich dan echter op de bestaande Wet geluidhinder, waarin vermeld wordt dat van de geluidsbronnen er minimaal twee de maximale waarde moeten overschrijden, of dat de overheid bij gecumuleerde effecten geen max aangeeft. De invloed op het woon- en leefklimaat wordt daarna niet meer meegenomen in hun afwegingen. Indiener merkt het volgende op: Echter, de Raad van State heeft in een uitspraak van 17 juli 2019 beslist dat de cumulatieve effecten van het geluid van de tramlijn en het geluid van het vliegverkeer in Uithoorn, ondanks dat ze de max norm niet overschreden, toch bekeken moet worden. In de uitspraak stelt de Raad van State: <i>Niettemin kunnen zich ook buiten de gevallen waarin de Wgh voorschrijft onderzoek te verrichten naar de cumulatieve geluidbelasting, gevallen voordoen waarin rekening moet worden gehouden met een negatieve invloed van cumulatieve geluidbelasting op het woon- en leefklimaat ter plaatse van bepaalde woningen.</i>	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 wegverkeer en tramverkeer niet meegenomen. In het nieuwe akoestisch onderzoek van november 2023 voor De Scheg Midden is deze cumulatie wel meegenomen. De cumulatie van geluid van wegverkeer (inclusief vrachtverkeer) en tramverkeer is beperkt. Uit het nieuwe verkeersonderzoek blijkt dat de verkeersintensiteit op de verlengde Hammarskjöldsingel lager is dan eerder is berekend, waarmee ook de geluidsbelasting lager is dan eerder is berekend. Aangezien de verlengde Hammarskjöldsingel een nieuwe weg is zal er per definitie sprake zijn van een geluidstoename ten opzichte van de bestaande situatie. De geluidsbelasting is bij de woningen aan de Anne de Vrieslaan ten hoogste 49 dB (incl. 5 dB aftrek) bij een deel van de woningen en ten hoogste 48 dB bij de overige. De voorkeursgrenswaarde per wegverkeersbron is 48 dB. De cumulatieve geluidsbelasting bedraagt 50 dB (incl. 5 dB aftrek). Daarmee is de geluidsbelasting(toename) vanwege het wegverkeer, met een beperkte overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, aanvaardbaar. Uit het verrichte luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat met de planontwikkeling ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden voor de luchtconcentraties aan stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}).	
d. Indiener geeft aan dat de gemeente, indien de weg er toch moet komen, dan in ieder geval over [dient] te gaan op: 1. Een geluidwerende groene wal (zoals elders op de Hammarskjöldsingel). 2. Lichtwerende maatregelen.	1. Gezien de beperkte geluidsbelasting, is een geluidwerende groene wal niet aan de orde. 2. Lichtwerende maatregelen zijn niet nodig. Het licht schijnt niet rechtstreeks richting de woningen. 3. Gezien de beperkte geluidsbelasting, is een 30 km/u zone niet aan de orde. Door het aanleggen van een rotonde zal de snelheid afnemen.	



3. Snelheidsvermindering; door het aanleggen van verkeersdrempels en een 30 km zone, waardoor de geluidsoverlast zal verminderen. 4. Vrachtverkeer vanuit de Meerlandenweg en Noorddammerweg leiden naar de Legmeerdijk en niet naar de verlengde Hammarskjöldsingel of Jane Adamslaan. 5. De Noorddammerweg op te nemen in het verkeersplan om de nieuw aan te leggen wegen te ontlasten. Volgens indiener lijkt de argumentatie van het onderzoeksbureau van een nu te drukke Asserring op andere motieven gegrond dan waarop zij zich beroepen. De nu al te drukke Asserring zal ook bij de andere toegangswegen te druk worden, aldus indiener.	4. Voor de meeste bedrijven aan de Meerlandenweg is het gunstig om via de Meerlandenweg naar de Legmeerdijk en N201 te rijden, en niet door Westwijk. Het vrachtverkeer dient uit zuidelijke richting vanaf de Legmeerdijk aan te rijden naar de bedrijven, en bij verlaten van een bedrijf in zuidelijke richting te rijden naar de Meerlandenweg-west, Legmeerdijk en N201. De aansluitingen van de Noorddammerweg en de Meerlandenweg op de nieuwe wijkontsluitingsweg zullen worden vormgegeven als zogenaamde inritconstructies. Dit is niet bevorderend voor vrachtverkeer. 5. Een ontsluiting via de Noorddammerweg is beschouwd en wordt niet reëel geacht vanwege het bestaande wegprofiel. Op de Asserring wordt de streefwaarde overschreden. Op de verlengde Hammarskjöldsingel en de Hammarskjöldsingel wordt de streefwaarde niet overschreden.	
9. Mail d.d. 28 oktober 2022		
a. Indiener heeft op een aantal punten een vergelijkbare en/of dezelfde reactie gegeven als de indieners van inspraakreactie nummer 1.	Zie de beantwoording bij inspraakreactie nummer 1.	
b. Indiener geeft aan dat op 22 juni 2015 het Westwijkplatform met het buurtcomité Tegengeluid Lijn 51 een reactie/zienswijze met betrekking tot Voorontwerp Bestemmingsplan Amstelveenlijn Opstelsterrein gegeven.		



In deze reactie is aangegeven dat het bestemmingsplan voor het opstelsterrein voor bewoners niet los gezien kon worden van de geplande ontsluiting van de nieuwe wijk De Scheg, aangezien de ontsluitingsweg vanaf de eindhalte tot het opstelsterrein tussen de huizen door hetzelfde traject volgt als de tram. In de reactie is tevens aangegeven dat de uitvoering van de voorgelegde plannen onderstaande effecten zullen hebben: • Verdere substantiële geluidstoename. • Lichtvervuiling; lantaarnpalen c.q. wegverlichting van de ontsluitingsweg. • Mogelijk laag- of hoog frequentegeluid door tram. • Vermindering van de luchtkwaliteit. • Gezamenlijk resulterend in toename van het gezondheidsrisico voor omwonenden. • Het verdwijnen van een door (buurt)bewoners veel gebruikte groene ader tussen het eindpunt en de van Hattumweg en daardoor aantasting van de flora en fauna die vele dieren (vleermuizen, kikkers e.a.) een plek biedt. Deze ader past ons inziens zo goed in de filosofie van Amstelveen als groene gemeente. Men verwacht mogelijk aantasting van privacy en toename van de inbraakgevoeligheid: het wordt eenvoudiger om onopgemerkt in de tuinen en/of huizen kijken. • Het ontstaan van een ongewenst druk verkeersknooppunt ter hoogte van het huidige eindpunt. Hier zullen tramverkeer (bij het verleggen van het eindpunt: in de spits 24 keer per uur), de nieuwe ontsluitingsweg, de Loethoelielaan en fietsverkeer met veel kinderen (tussen de wijkdelen die door Marjoleinlaan en Loethoelielaan ontsloten) worden voor een gevaarlijke verkeerssituatie zorgen. Met bovendien een stukje verderop de verkeerslichten en de overgang bij de Burgemeester Wiegelweg.	Bij de berekening en beoordeling van de geluidsbelasting vanwege de nieuwe ontsluitingsweg (in het akoestisch onderzoek van november 2023), is de geluidsbelasting vanwege de tram ook meegenomen. Zie de reactie bij 2. Zie ten aanzien van de groene ader de reactie bij 15b.	
---	---	--



c. Indiener geeft aan in 2015 al te hebben gepleit voor om als gevolg van de verwachte verkeersdrukte, de verkeersonveiligheid en de aanzienlijke vermindering van woongenot van indiener [en buurtbewoners] voor de ontsluiting van de Scheg een alternatief te kiezen dat niet in het verlengde van Hammarskjöldsingel ligt. In de reactie d.d. 10 juli 2015 van indiener/Westwijkplatform op de Ontwikkelvisie voor de Scheg zijn indieners hierop terug gekomen. Op 10 juli 2015 stuurde indiener aan het college een reactie, ter ondersteuning van en aanvulling op de separate reactie van het Westwijkplatform. Hierin gaf indiener aan dat het een fundamenteel onjuiste keuze is om ontsluitingswegen door een reeds bestaande wijk te laten te laten lopen. En indiener verzocht om aan de oostzijde van de wijk te kiezen voor ontsluiting via de Bovenkerkerweg. De Bovenkerkerweg is immers gericht op ontsluiting van en verbinding tussen de omliggende gemeenten. Het meest voor de hand liggend is volgens indiener om verkeer zo snel mogelijk daar naar toe te leiden. Met deze reacties is helaas niets gedaan, aldus indiener. Tijdens de online presentatie van het voorontwerp [van de nieuwe weg] in maart 2022 waren er al zeer bezorgde reacties van bewoners over de ontsluitingen van de wegen naar de nieuwe wijk De Scheg, maar ook daar is volgens indiener niets mee gedaan in het nieuwe ontwerp.	De ontwerpversie van de Ontwikkelvisie Scheg Noorder Legmeerpolder, waarin onder meer de hoofdverkeersstructuur is opgenomen, heeft in juni 2015 voor participatie ter inzage gelegen. In dat verband zijn in totaal 17 reacties naar voren gebracht, waarvan er 4 betrekking hadden op de beoogde hoofdverkeersstructuur. De reacties en de daarbij aangedragen alternatieven zijn beoordeeld en meegenomen in de besluitvorming door de gemeenteraad over de Ontwikkelvisie. De reacties hebben bij de raad toen niet geleid tot andere inzichten. De voorgenomen hoofdverkeersstructuur, als onderlegger van de verdere planuitwerking, is daarmee in stand gebleven. Deze verkeersstructuur 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. 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.	
---	--	--



	Voor de verlengde Hammarskjöldsingel is in het nieuwe verkeersonderzoek van 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. Uit de diverse verrichte onderzoeken volgt dat de gevolgen van de verlengde Hammarskjöldsingel voor Westwijk niet significant zijn. Een directe aansluiting op de Bovenkerkerweg, in plaats van een directe (autoverkeer) aansluiting op Westwijk, leidt tot langere rijafstanden tot voorzieningen en tot extra verkeersdruk op andere 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. De J.C. van Hattumweg is ongeschikt voor een aanzienlijke hoeveelheid extra verkeer.	
10. Mail d.d. 28 oktober 2022 - Vastgoedplan		
a. Indiener/Vastgoedplan stelt voor de zuidwestelijke hoek van het plangebied een andere verkaveling voor, en heeft in dat kader een alternatieve planinvulling/verkaveling aangeleverd. Volgens indiener is het meest zuidwestelijk gelegen deel van het plan De Scheg Midden bijzonder omdat het aan drie kanten wordt begrensd door het bestaande landschap en bovendien grenst aan een geprojecteerde waterpartij met een hoge landschappelijke en commerciële waarde.	Het de door indiener voorgestelde ontwerp, en de daarmee voorgestelde planaanpassing, wordt onwenselijk geacht, mede gelet op de huidige woningmarkt. De smalle langgerechte kavels en tuinen, en daarmee grote tuinen binnen de Schiphol contour, betekenen een hogere grondopbrengst. Elders is gebleken dat grote kavels momenteel niet goed verkopen. De gemeente beoogt woningbouw(kavels) die voor een bredere doelgroep haalbaar zijn. De voorgestelde kavels passen tevens niet binnen de visie en kaders die eerder door gemeenteraad zijn vastgesteld.	



Indiener stelt een gewijzigde verkaveling voor. Indiener geeft de volgende beschrijving: Een gewijzigde verkaveling die meer woningen oplevert en meer transparantie richting het water. De individuele waterwoningen volgen de Schiphol geluidscontour en de tuinen zijn zodanig vertand dat ze een natuurlijke overgang naar het water vormen. De ontsluiting bestaat uit een smalle halfverharde ontsluitingsweg voor de waterwoningen, en een verbinding in het verlengde van de waterpartij die zich voortzet in de bestaande Westwijk (Ida Gerhardtlaan). De zichtlijnen naar het polderlandschap vanuit deze lineaire structuur (één van de weinige in het plan) vormen een belangrijke ruggengraat voor het bestaande stedenbouwkundig plan en zo ook voor deze aangepaste verkaveling. De ontsluitingswegen laten een drietal luites toe die zowel als openbare ruimte (spelen, groen) kunnen worden gebruikt als voor (bezoekers)parkeren. Er blijft meer ruimte voor groen en recreatie over als de parkeerplaatsen van de rijwoningen eveneens op de eigen kavels zijn gesitueerd. Hoewel het misschien nu nog niet aan de orde is, geeft indiener aan een voorkeur te hebben voor een geheel groene infrastructuur (halfverharding), het gaat immers alleen om bestemmingsverkeer. Op die manier ontstaat er volgens indiener een veel leefbaarder openbaar gebied. Volgens indieners is de conclusie met betrekking tot de voorgestelde verkaveling voor het meest zuidwestelijke deel als volgt. Door binnen de beperkingen van de Randstad extra vrijstaande woningen toe te voegen die een vertanding vormen in het water wordt een mooie overgang gevormd naar het natte polderlandschap ten zuiden van het buurtje. Ook vormt deze structuur een transparante maar duidelijke begrenzing van de wijk. Door de concentratie van individuele woningen aan de zuidrand blijft er meer openbare ruimte over tussen de bebouwing, waardoor de losse structuur en		
--	--	--



het dorpse karakter (ontmoeting-groen) wordt benadrukt, en de openbare ruimte helder wordt gedefinieerd. Door de tuinen door te zetten voorbij de geluidscontour wordt deze ruimte nuttig ingezet. Door de onderbreking in het verlengde van de lineaire waterpartij blijft de waterpartij ook onderdeel van het openbare domein. Deze verkaveling biedt een meer efficiënte infrastructuur waardoor ook het onderhoud voor de gemeente minder wordt, aldus indiener. Indiener geeft aan dat er bovendien in de Metropoolregio Amsterdam grote behoefte is aan dergelijke woningen in het hogere segment.		
11. Mail d.d. 28 oktober 2022		
a. Indiener geeft aan dat het op de inloopavond van 11 oktober 2022 niet helemaal duidelijk was hoe de Hammarskjöldsingel wordt afgesloten voor het verkeer uit de Scheg-Oost en naar de J.C. van Hattumweg Scheg-Midden.	Na oplevering van de woningen van De Scheg Oost zal de J.C. van Hattumweg ter hoogte van de spoorwegovergang alleen nog maar toegankelijk worden voor langzaam verkeer. Vanuit het oosten loopt de weg dus straks dood voor autoverkeer bij de inrit van het tram-opstel terrein en vanuit het westen loopt de weg voor auto's straks tijdelijk dood bij de laatste inrit naar de weilanden, pal ten westen van de overweg. In een later stadium zal de J.C van Hattumweg aan deze zijde aansluiten op de doorgetrokken Hammarskjöldsingel.	
b. Indiener is eigenaar van een perceel aan de J.C. van Hattumweg. Indiener verwacht dat het perceel toch wel ontsloten wordt door een watergang tussen het perceel van indiener en Scheg-Midden zodat indiener geen schade ondervindt van het ophogen van het terrein Scheg-Midden.	Ten aanzien van het maaiveldniveau dat wordt gehanteerd in de woonwijk zullen passende maatregelen ter plaatse van de rand van het perceel van indiener worden getroffen.	



12. Mail d.d. 28 oktober 2022		
a. Indiener heeft op 7 januari 2022 een zienswijze kenbaar gemaakt voor de plannen van de Scheg (West). Volgens indiener is er geen enkele aandacht voor de huidige bewoners van Amstelveen die met het ontsluiten van de wijk te maken hebben, zoals indiener al beschreef in de brief van 7 januari 2022. Indiener geeft voor de duidelijkheid aan dat de zienswijze [inspraakreactie] van 7 januari 2022 betrekking heeft op zowel de plannen van de Scheg West alsook het plan Scheg Midden. De reden hiervan is dat er voor beide wijken sprake is om de Hammerskjöldsingel door te trekken als ontsluiting van de genoemde wijken. Indiener uit de wens om de nieuwe wijk op een andere, duurzamere manier ontsluiten, rekening houdende met de huidige bewoners.	Vanuit het ruimtelijk beleid dat de gemeente voor De Scheg voor ogen heeft, is het 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. Het plan De Scheg Midden is zonder de verlengde Hammarskjöldsingel verkeerskundig niet reëel uitvoerbaar. Daarnaast kan de realisatie van de verlengde Hammarskjöldsingel als ruimtelijk aanvaardbaar worden beschouwd.	
b. Indiener geeft een aangescherpte zienswijze en geeft aan het niet eens te zijn met de voorgenomen plannen voor wat betreft: a. De ontsluiting van de nieuwe wijk naar de bestaande Westwijk via de Hammarskjöldsingel voor zowel de fietsers als het auto- en vrachtverkeer. Het veroorzaakt volgens indiener geluidsoverlast en verkeersoverlast. Indiener denkt dat er op een andere manier ontsloten kan worden. b. Het verwijderen van groen, biotoop en stilte door de verlenging van de Hammarskjöldsingel door de aanleg van een fietspad en 50km weg.	Zie de reacties bij 1 en 2. Zie ten aanzien van groen en biotoop/leefgebied tevens de reactie bij 15b.	



c. Volgens indiener worden de bewoners niet gehoord. Begin 2022 hebben diverse bewoners tijdens de digitale inspraakbijeenkomst hun zorgen geuit over de ontsluiting van de wijk. Volgens indiener komt de gemeente hier niet aan tegemoet en refereert de gemeente enkel naar normen die niet overschreden worden en naar dichtgetimmerde rapporten; iets waar bewoners geen behoefte aan hebben, aldus indiener. Indiener doet een beroep op het College om voldoende aandacht aan de zorgen van de bewoners te schenken inzake de ontsluiting en de verwachte verkeersdruk. Indiener geeft aan in 2012 en 2015 ook al aandacht te hebben gevraagd voor het doortrekken van de Hammarskjöldsingel.	De ontwerpversie van de Ontwikkelvisie Scheg Noorder Legmeerpolder, waarin onder meer de hoofdverkeersstructuur is opgenomen, heeft in juni 2015 voor participatie ter inzage gelegen. In dat verband zijn in totaal 17 reacties naar voren gebracht, waarvan er 4 betrekking hadden op de beoogde hoofdverkeersstructuur. De reacties en de daarbij aangedragen alternatieven zijn beoordeeld en meegenomen in de besluitvorming door de gemeenteraad over de Ontwikkelvisie. De reacties hebben bij de raad toen niet geleid tot andere inzichten. De voorgenomen hoofdverkeersstructuur, als onderlegger van de verdere planuitwerking, is daarmee in stand gebleven. Deze verkeersstructuur 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.	
VARIATIES OP INSPRAAKREACTIES 1 EN 2		



13. Mail d.d. 25 oktober 2022 - tevens indiener bij reactie 2		
a. Indiener heeft op veel punten een vergelijkbare en/of dezelfde reactie gegeven als de indieners van inspraakreactie nummer 2.	Zie de beantwoording bij inspraakreactie nummer 2.	
b. Indiener geeft aan in de nabijheid van de kruising van de Beneluxbaan met de Hammarskjöldsingel te wonen. Indiener voorziet een aantal ongewenste gevolgen: • De Hammarskjöldsingel wordt een grote sluiproute zonder stoplichten voor vrachtauto's en overige autoverkeer deelnemers. • Heel veel toename afslaande verkeersdruk op de kruising met de Beneluxlaan. • Ontstaan van files op de Hammarskjöldsingel en aansluitend weggennet in Westwijk.	Er is een verkeersonderzoek verricht, in 2022 en 2023, waarin onder meer de verkeersdruk op bestaande wegen is onderzocht en het extra verkeer op de Hammarskjöldsingel en het bestaand weggennet in Westwijk is onderzocht. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat, met de realisatie van De Scheg, de hoeveelheid verkeer op de kruising Beneluxbaan-Hammarskjöldsingel nauwelijks toeneemt. De bestaande kruispunten en wegvakken in Westwijk beschikken over voldoende capaciteit om het extra verkeer, gegenereerd door De Scheg, zonder problemen te kunnen verwerken. Zie ook de reactie bij 1.	
14. Mail d.d. 27 oktober 2022 - tevens indiener bij reactie 1		
a. Indiener heeft op veel punten een vergelijkbare en/of dezelfde reactie gegeven als de indieners van inspraakreactie nummer 1.	Zie de beantwoording bij inspraakreactie nummer 1.	
b. Indiener geeft aan dat bewoners dagelijks constateren dat de Jane Addamslaan een drukke weg is die wordt gebruikt door het openbaar vervoer, fietsers en automobilisten om van en naar het werk, school of winkelcentrum te gaan in de richting van de Asserring, maar ook in de richting van de Legmeerdijk.	Er is een verkeersonderzoek verricht, in 2022 en 2023, waarin onder meer de verkeersdruk op bestaande wegen is onderzocht. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat, met de realisatie van De Scheg, de hoeveelheid verkeer op het noordelijke deel van de Jane Addamslaan en op de Asserring beperkt toeneemt.	



Volgens indiener zijn opstoppen hier aan de orde van de dag. Denk in het bijzonder aan (voor kinderen en hun ouders gevaarlijke) opstoppen ter hoogte van de basisscholen, Karel Eyman School en KBS De Triangel (kruising met Zeelandiahoeve). De bewoners van de Scheg West en de Scheg Midden zullen bij het kruispunt Weldam-Jane Addamslaan hun wijk uitrijden. Er zal volgens indiener dus nog meer verkeer komen op deze punten. De toename aan vrachtverkeer vanuit achterliggende bedrijventerreinen daar nog buiten gelaten. Vrachtverkeer zou geweerd moeten worden uit woonwijken, aldus indiener.	De drukke situatie rond de basisscholen aan de Jane Addamslaan en de Asserring is bekend. De voorzieningen in deze omgeving zullen ook bezocht gaan worden door de nieuwe bewoners van De Scheg. Er zal hier daarom inderdaad sprake zijn van een toename van verkeersbewegingen. De huidige infrastructuur biedt vooralsnog voldoende capaciteit om deze verkeersbewegingen op te vangen. De gemeente zal de situatie hier echter wel goed in de gaten blijven houden en indien noodzakelijk aanvullende locatie specifieke maatregelen nemen om de veiligheid van schoolgaande kinderen te garanderen. De mate van vrachtverkeer is niet wezenlijk anders dan op vergelijkbare ontsluitingswegen. Een algemene wering van vrachtverkeer is niet reëel en niet nodig.	
c. Indiener benoemt voor het kruispunt Weldam-Jane Addamslaan dat het een toename van 1.200 auto's (gemiddeld 1,5 auto per huishouden x 800 huishoudens) en nog een plus aan vrachtverkeer krijgt te verwerken in spitsuren. Nog niet rekening houdend met het eventueel verkeer vanuit de Jane Addamslaan om de voorgenomen school (Scheg West) te kunnen bereiken. Dat geeft volgens indiener elke 2-4 seconden een auto die aankomt bij dit kruispunt. Volgens indiener geeft dit meer kans op aanrijdingen, meer fijnstofontwikkeling met de opstoppen en geluidsoverlast.	In het verkeersonderzoek is ook de verkeersdruk in de spitsen op het kruispunt Weldam-Jane Addamslaan onderzocht, waarbij de spits verkeersintensiteiten door het verkeersmodel zijn berekend. Op het kruispunt Weldam-Jane Addamslaan wordt een rotonde aangelegd. De bestaande kruispunten en wegvakken in Westwijk, waaronder het kruispunt Weldam-Jane Addamslaan, beschikken over voldoende capaciteit om het extra verkeer, gegenereerd door De Scheg, zonder problemen te kunnen verwerken. De rotonde komt de verkeersveiligheid ten goede. Wezenlijke opstoppen worden niet verwacht. De fijnstof concentraties liggen dusdanig ruim onder de grenswaarden dat een zeer kleine toename van fijnstof aanvaardbaar wordt geacht. Ten aanzien van geluidsbelasting langs de Weldam worden maatregelen getroffen. Langs andere wegen is de geluidsbelasting(toename) aanvaardbaar zonder bronmaatregelen.	



d. Indiener benoemt parkeerplekken bij het winkelcentrum De Asserring. Volgens indiener zijn parkeerplekken nu al schaars en levert dit elke dag weer gevaarlijke situaties op bij school (KBS De Triangel). Bewoners van De Scheg West, Midden en Oost zullen ook op dit winkelcentrum hun boodschappen doen. Dit geldt te meer als er geen rechtstreekse ontsluiting komt op de Legmeerdijk, aldus indiener. De bewoners hebben volgens indiener dan geen aansporing om bijvoorbeeld boodschappen op het Polderplein in Aalsmeer te doen. Er wordt aangegeven in het voorontwerp bestemmingsplan dat het winkelcentrum is voorbereid op groei. Dat kan wel zo wezen voor het winkelcentrum zelf (winkelaanbod), maar dat is niet het geval voor wat betreft de parkeer gelegenheid, aldus indiener. Bovendien komt er ook een nieuwe woonwijk bij Aalsmeer (wijk Oosteindedriehoek). Die bewoners zullen volgens indiener gebruik maken van de bestaande faciliteiten in Westwijk, waaronder het winkelcentrum bij De Asserring.	Er kan inderdaad een verhoging van de parkeerdruk bij het winkelcentrum plaatsvinden doordat het inwoneraantal toeneemt. Winkelcentrum Westwijk voldoet aan de parkeernormen die gelden voor dit type winkelcentrum. Eventueel gereguleerd parkeren (vergunning parkeren/betaald parkeren) zou het specifiek ervaren probleem kunnen oplossen maar is nu niet aan de orde in het kader van dit bestemmingsplan.	
15. Mail d.d. 28 oktober 2022 - tevens indiener bij reactie 1		
a. Indiener heeft op veel punten een vergelijkbare en/of dezelfde reactie gegeven als de indieners van inspraakreactie nummer 1.	Zie de beantwoording bij inspraakreactie nummer 1.	
b. Indiener geeft aan dat als andere ontsluitingswegen voor De Scheg worden gekozen, ook de geplande aansluiting van de J.C. van Hattumweg op de Bovenkerkerweg vermeden kan worden. Bij deze optie wordt in het verkeersonderzoek van Goudappel aangegeven dat de maximale wenselijke intensiteit wordt overschreden, met mogelijk hinder en onveilige situaties. Als er bij voorbaat wordt gewaarschuwd voor onveilige situaties is dit geen goede oplossing voor de	Uit het verkeersonderzoek van 2023 blijkt dat de streefwaarde verkeersintensiteit voor de Bovenkerkerweg beperkt wordt overschreden. Deze overschrijding van de streefwaarde valt zeer beperkt toe te schrijven aan De Scheg Oost en De Scheg als geheel. Voor de streefwaarden zijn er maatgevende factoren. De maatgevende factor voor de Bovenkerkerweg is de oversteekplaats voor de fietser. De overschrijding van de streefwaarde kan tot hinder leiden. De hinder bestaat	



ontsluiting van de Scheg-Oost, aldus indiener. De Bovenkerkerweg is volgens indiener in de huidige situatie al een drukke en vaak onveilige weg. De bewoners van de toekomstige wijk De Scheg-Oost zullen zeker in de spits lastig de wijk in en uit kunnen komen via deze optie, aldus indiener. Indiener vraagt de gemeente om (ook) de ontsluiting van De Scheg-Oost te heroverwegen.	voornamelijk uit iets langer moeten wachten op groen licht tijdens piekmomenten. Bij de nieuwe aansluiting van de J.C. van Hattumweg op de Bovenkerkerweg wordt een middeneiland gerealiseerd zodat de oversteek voor fietsers verbeterd. Tevens wordt ter plaatse van de nieuwe kruising de snelheid verlaagd van 80 naar 50 km/u. In het verkeersonderzoek voor De Scheg Oost is inzichtelijk gemaakt dat op het nieuwe kruispunt sprake is van een aanvaardbare verkeersafwikkeling. Het apart ontsluiten van De Scheg Oost is nodig omdat een veilige overweg voor autoverkeer over de trambaan lastig inpasbaar is, en het zorgt tevens voor een betere verdeling van verkeer.	
16. Mail d.d. 27 oktober 2022 - tevens indiener bij reactie 1		
a. Indiener heeft op veel punten een vergelijkbare en/of dezelfde reactie gegeven als de indieners van inspraakreactie nummer 1.	Zie de beantwoording bij inspraakreactie nummer 1.	
b. Indieners geven aan dat net zoals elders in Nederland de mensen in Amstelveen en in Westwijk te maken hebben met flora en fauna die beschermd wordt. Een aantal jaar geleden zijn daartoe in de wijk waar indiener woont, langs de Slauerhoffsingel, de Louis Couperussingel en de Anne de Vrieslaan speciale broedgebieden en ecologische zones voor watervogels aangelegd, aldus indieners. Onder andere de beschermde Grote Zilverreiger en vele andere vogels maken inmiddels gebruik van deze zone. Tevens is hierdoor de stand van de insecten verbeterd. Buiten de watervogels hebben de beschermde egel en de vleermuis zich hier ook gevestigd.	In het Groenstructuurplan voor Amstelveen 2008-2018 zijn langs de Slauerhoffsingel, de Louis Couperussingel en de Anne de Vrieslaan ecologische verbindingzones aangewezen. In het Groenstructuurplan staat de groenstrook langs de Anne de Vrieslaan en de nieuwe weg aangegeven als bovenwijks groen binnen de hoofdgroenstructuur en als een stedelijke ecologische verbindingzone. Er is geen bijzondere karakterisering aan de groenstrook gegeven. De bermen van de watergang worden twee keer per jaar gemaaid en afgeruimd. Langs de Anne de Vrieslaan is geen sprake van een speciaal broedgebied.	



Indieners geven aan dat de door de gemeente nieuw geplande weg dit alles te niet zal doen en indieners zullen dit daarom aanhangig gaan maken bij de diverse natuur en milieu organisaties.	Het plan De Scheg Midden heeft geen invloed op leefgebieden van flora en fauna langs de Slauerhoffsingel en de Louis Couperussingel. Het plan heeft beperkte invloed op leefgebieden van flora en fauna langs de Anne de Vrieslaan. Het leefgebied voor watervogels blijft bestaan, maar de oever/groenstrook wordt aan een zijde wat smaller. De groenstructuur wordt in het langgerekte deel van het plangebied kleiner. In het gebied van De Scheg Midden worden nieuwe groenstructuren en leefgebieden gecreëerd. De ecologische verbindingszone blijft behouden. In het nader onderzoek fauna zijn geen nesten en verblijfplaatsen van beschermde soorten aangetroffen. De door indiener genoemde beschermde soorten zijn ook niet aangetroffen. Ten aanzien van de ecologische verbindingszone is dan ook geen ontheffing benodigd.	
c. Indieners geven aan dat De Scheg wordt aangeprezen als groen eiland, maar de bewoners lijken de groene gedachte te zijn vergeten zodra ze de wijk uit zijn. Waarom wordt er niet veel meer gefocust op het gebruik van de fiets binnen de gemeente en waarom worden er dus niet meer fietspaden aangelegd? De J.C. van Hattumweg zou volgens indieners uitstekend door de fietsende groene eilandbewoners gebruikt kunnen worden om boodschappen te doen en de kinderen naar school te brengen. Volgens indieners kan het niet zo zijn dat anno 2022 ervoor wordt gekozen dat men vanaf het groene eiland de rest van Westwijk en Amstelveen opzadelt met autostromen door de nieuwe bewoners.	Langs de verlengde Hammarskjöldsingel wordt een fietspad aangelegd. Daarmee kan tevens de J.C. van Hattumweg aanvullend gebruikt worden door fietsers. Binnen De Scheg worden meerdere fietspaden aangelegd. Deze fietspaden sluit ook aan op de J.C. van Hattumweg en Westwijk. De J.C. van Hattumweg is ongeschikt voor een aanzienlijke hoeveelheid extra verkeer.	



17. Mail d.d. 28 oktober 2022 - tevens indiener bij reactie 1		
a. Indiener heeft op een aantal punten een vergelijkbare en/of dezelfde reactie gegeven als de indieners van inspraakreactie nummer 1.	Zie de beantwoording bij inspraakreactie nummer 1.	
b. Indiener geeft aan dat de gemeente voornemens is om onder andere de Weldam door te trekken als ontsluiting van de wijk De Scheg Midden. Tezamen met de geplande wijk zal dit een verdere inperking en verschraling van de woonomgeving van indiener gaan betekenen en zal het huis van indiener behoorlijk in waarde dalen, aldus indiener. Wonen aan een drukke doorgaande weg met veel (vracht-)verkeer is nu eenmaal niet erg gewild. Dat indiener niet aan een doorgaande weg kwam te wonen was destijds ook één van de belangrijkste redenen om voor de huidige woning te kiezen.	De aansluiting op de Weldam zal hoofdzakelijk dienen als ontsluiting van de wijk De Scheg West. Op de Weldam zal geluidreducerend wegdek (stiller asfalt) worden aangelegd. Tevens zullen indien nodig voor een aantal woningen langs de Weldam geluidreducerende voorzieningen aan de gevel worden getroffen (afhankelijk van de locatie en verkeersontwikkeling); dit is geregeld in het bestemmingsplan De Scheg West. Van een inperking en verschraling van de woonomgeving is geen sprake. Voor een eventuele waardedaling van de woning door de nieuwe weg, kunnen indieners na vaststelling van het bestemmingsplan een verzoek tot planschade vergoeding doen. Bij de planschade (en potentiële vergoeding daarvan) speelt mee wanneer indiener in de huidige woning is komen te wonen.	
c. Volgens indiener zullen veel meer bewegingen van personenauto's en vrachtverkeer plaatsvinden over de Weldam. Volgens indiener niet alleen verkeer in de richting van De Scheg en vice versa, maar ook via de Weldam naar en over de J.C. van Hattumweg.	De ontwikkeling van De Scheg West en Midden zal inderdaad leiden tot extra autoverkeer op de Weldam. Van extra verkeer op de J.C. van Hattumweg zal geen sprake zijn.	
d. Volgens indiener is de Jane Addamslaan met het huidige verkeer in Westwijk al een drukke doorgangsroute. Toename van het gebruik ervan, omdat de Weldam in de huidige plannen een route richting De Scheg en naastgelegen gebieden wordt, zal de overzichtelijkheid en verkeersveiligheid zeker niet ten goede komen, aldus indiener.	Er 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. De Jane Addamslaan en Weldam kennen 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.	
18. Mail en brief d.d. 31 oktober 2022 - tevens indieners bij reactie 1 - Omwonenden		
a. Indieners hebben op veel punten een vergelijkbare en/of dezelfde reactie gegeven als de indieners van inspraakreactie nummer 1.	Zie de beantwoording bij inspraakreactie nummer 1.	
b. Indieners geven aan dat op 22 juni 2015 het Westwijkplatform met het buurtcomité Tegengeluid Lijn 51 een reactie/zienswijze met betrekking tot Voorontwerp Bestemmingsplan Amstelveenlijn Opstelsterrein gegeven.		



In deze reactie is aangegeven dat het bestemmingsplan voor het opstelsterrein voor bewoners niet los gezien kon worden van de geplande ontsluiting van de nieuwe wijk De Scheg, aangezien de ontsluitingsweg vanaf de eindhalte tot het opstelsterrein tussen de huizen door hetzelfde traject volgt als de tram. In de reactie is tevens aangegeven dat de uitvoering van de voorgelegde plannen onderstaande effecten zullen hebben: • Verdere substantiële geluidstoename. • Lichtvervuiling; lantaarnpalen c.q. wegverlichting van de ontsluitingsweg. • Mogelijk laag- of hoog frequentegeluid door tram. • Vermindering van de luchtkwaliteit. • Gezamenlijk resulterend in toename van het gezondheidsrisico voor omwonenden. • Het verdwijnen van een door (buurt)bewoners veel gebruikte groene ader tussen het eindpunt en de van Hattumweg en daardoor aantasting van de flora en fauna die vele dieren (vleermuizen, kikkers e.a.) een plek biedt. Deze ader past ons inziens zo goed in de filosofie van Amstelveen als groene gemeente. Men verwacht mogelijk aantasting van privacy en toename van de inbraakgevoeligheid: het wordt eenvoudiger om onopgemerkt in de tuinen en/of huizen kijken. • Het ontstaan van een ongewenst druk verkeersknooppunt ter hoogte van het huidige eindpunt. Hier zullen tramverkeer (bij het verleggen van het eindpunt: in de spits 24 keer per uur), de nieuwe ontsluitingsweg, de Loethoelielaan en fietsverkeer met veel kinderen (tussen de wijkdelen die door Marjoleinlaan en Loethoelielaan ontsloten) worden voor een gevaarlijke verkeerssituatie zorgen. Met bovendien een stukje verderop de verkeerslichten en de overgang bij de Burgemeester Wiegelweg.	Bij de berekening en beoordeling van de geluidsbelasting vanwege de nieuwe ontsluitingsweg (in het akoestisch onderzoek van november 2023), is de geluidsbelasting vanwege de tram ook meegenomen. Zie de reactie bij 2. Zie tevens de reactie 1e. Zie ten aanzien van de groene ader de reactie bij 15b.	
---	---	--



c. Volgens indieners zijn de Jane Addamslaan en de Hammerskjöldsingel nu al, zonder dat ze met elkaar verbonden zijn, enorm drukke verkeersroutes in Westwijk, ook door de bussen van het openbaar vervoer en het vrachtverkeer dat er rijdt. Als deze twee zeer drukke straten met elkaar verbonden zouden worden via de nieuwe Hammerskjöldsingel, met alle overstekende wegen en kruispunten waar (jonge) fietsers nu al gevaar lopen (kruispunt Weldam/ Jane Addamslaan en kruispunt Hammerskjöldsingel/ Sacharovlaan zijn nu al zulke gevaarlijke fietskruispunten), nemen gevaarlijke verkeerssituaties en kruispunten voor (jonge) verkeersdeelnemers in onze wijk nog meer toe, aldus indieners.	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. 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. Het nieuwe kruispunt op de Hammarskjöldsingel en het kruispunt Weldam-Jane Addamslaan zullen worden ingericht als rotondes, waardoor het verkeer zal afremmen. De rotondes komen de verkeersveiligheid ten goede. De aansluiting van de verlengde Hammarskjöldsingel op de Loehoelilaan en de bestaande Hammarskjöldsingel zal worden vormgegeven als een rotonde met fietsers en voetgangers in de voorrang ten opzichte van het autoverkeer. Op deze manier kan het autoverkeer op een veilige manier afgewikkeld worden en kunnen fietsers en voetgangers op een veilige manier in de voorrang zowel de Hammarskjöldsingel als de Loethoelilaan oversteken. De drukke situatie rond de basisscholen aan de Jane Addamslaan en de Asserring is bekend. De voorzieningen in deze omgeving zullen ook bezocht gaan worden door de nieuwe bewoners van De Scheg, ongeacht de vorm van ontsluiting van de Scheg. Er zal hier daarom inderdaad sprake zijn van een toename van verkeersbewegingen. De huidige infrastructuur biedt vooralsnog voldoende capaciteit om deze verkeersbewegingen op te vangen. De gemeente zal de situatie hier echter wel goed in de gaten blijven houden en indien noodzakelijk aanvullende locatie-specifieke maatregelen nemen om de veiligheid van schoolgaande kinderen te garanderen.	
---	--	--



	De kruispunten Weldam-Jane Addamslaan en Hammarskjöldsingel-Sacharovlaan zijn beide in principe goed ingericht om de hoeveelheid verkeer te kunnen verwerken. Ook blijft het mogelijk voor fietsers deze kruispunten op een veilige wijze over te steken. De gemeente begrijpt echter de zorgen met betrekking tot (jonge) fietsers en de gemeente wil deze beide kruisingen optimaliseren. Beide kruisingen kunnen veiliger maken en beter oversteekbaar voor langzaam verkeer worden gemaakt, door deze om te bouwen naar rotondes met langzaam verkeer in de voorrang. Hiermee verlaagt tevens de snelheid van het doorgaande autoverkeer en verbetert de doorstroming van de kruispunten.	