

Nota van Beantwoording

Ontvangen zienswijzen en beantwoording van  
zienswijzen op

*'Uitwerkingsplan Amstelveen  
Stadshart, Van Heuven Goedhartlaan  
15-17'*

Amstelveen, augustus 2014





---

## Wijze van beantwoording

Een nota van beantwoording wordt gebruikt voor de beantwoording van inspraakreacties en zienswijzen op afwijkingen van omgevingsvergunningen en op bestemmingsplannen en voor de beantwoording van participatiereacties op nota's van uitgangspunten en randvoorwaarden locatieontwikkeling.

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

De ontvangen zienswijzen worden per indiener puntsgewijs behandeld. Links staat naast de nummering een beknopte opsomming van de punten uit de brief of het gesprek en in de kolom daarnaast vindt per punt de beantwoording plaats. In de rechterkolom is aangegeven of de reactie leidt tot aanpassing van het voorstel met indien van toepassing een korte toelichting daarop.

Dezelfde of soortgelijke reacties over een bepaald onderwerp worden per onderwerp toegelicht in de bijlage. In de beantwoording wordt dan verwezen naar het onderwerp in de bijlage.

Alle indieners ontvangen het totaaloverzicht inclusief eventuele bijlage. Op deze wijze is de beantwoording van de reacties overzichtelijk en transparant.





|  | Samenvatting ingediende reacties per inzender   | Beantwoording reacties per punt  | eventuele plan-aanpassing   |
|--|---|--|---|
|  | <p>1. <u>Mondelinge zienswijze, naar voren gebracht op 16 juni 2014, bewoner Groen van Prinstererlaan (medeondertekend door 50 medebewoners)</u></p> <p>a. Economie en huisvesting<br/>Aangegeven wordt dat het bouwplan een economische impuls en een positieve bijdrage aan kwalitatieve huisvesting zal opleveren</p> <p>b. Verkeer</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Verwacht wordt dat het aantal voertuigbewegingen door deze nieuwbouwwontwikkeling flink zal toenemen. Het Eneco kantoor was al een periode niet meer in gebruik en is inmiddels gesloopt waardoor hier geen voertuigbewegingen meer uit voortkwamen. Naast de geplande nieuwbouwwontwikkeling is bij besluit van de gemeenteraad per december 2012 sprake van een zondagsopening van de winkels in het Stadshart dat ook invloed heeft op het aantal voertuigbewegingen in de Van Heuven Goedhartlaan. Een toename van het aantal voertuigbewegingen zal ook leiden tot een toename van het aantal verkeersongevallen.</li></ul> | <p>a. Economie en huisvesting<br/>Dank voor de positieve reactie.</p> <p>b. Verkeer</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• De verwachting is dat inderdaad de verkeersintensiteiten ten opzichte van de huidige (onbebouwde) situatie zullen toenemen. Op basis van de beoogde invulling is er theoretisch gezien sprake van ongeveer 500 extra motorvoertuigbewegingen per weekdag. Daarbij merken wij op dat voorliggende nieuwbouw ontwikkeling reeds voorzien is in het bestemmingsplan Amstelveen Stadshart dat in 2008 is vastgesteld door de gemeenteraad. In dit bestemmingsplan is reeds rekening gehouden met de toegenomen verkeersintensiteiten ter plaatse. In dit bestemmingsplan wordt het mogelijk gemaakt om mits voldaan wordt aan de uitwerkingsregels een multifunctioneel gebouw met hotel, appartementen, commerciële voorzieningen en een ondergrondse parkeergarage op te richten op deze locatie. Dit uitwerkingsplan geeft geen aanleiding te veronderstellen dat door het bouwplan de verkeersintensiteiten hoger worden dan destijds voorzien.</li></ul> <p>De zondagsopening van de winkels in het Stadshart zal geleid hebben tot een verkeerstoename op de Van Heuven Goedhartlaan op deze dag. Aangezien de Van Heuven Goedhartlaan een doorgaande weg is, die naast het doorgaande verkeer meerdere functies bediend, is het niet mogelijk aan te geven hoeveel voertuigbewegingen de zondagsopenstelling precies veroorzaakt.</p> | <p>N.v.t.</p> <p>Nee, naar aanleiding van dit onderdeel zullen de Toelichting, de Regels en de Verbeelding ongewijzigd blijven.</p> |



|  |   |   |   |
|--|---|---|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Concreet wordt verzocht om verkeerstellingen om de verkeertoename in kaart te brengen. De indiener verzoekt om cijfers van het aantal verkeersbewegingen uitgesplitst naar autobussen, vrachtwagens en auto's over de jaren 2000, 2010, 2013 en een prognose voor 2020.</li></ul> | <p>Al met al wordt geconstateerd dat de toename van de verkeersintensiteiten inherent is aan het bestemmingsplan uit 2008 waarin de nu voorziene ontwikkeling reeds mogelijk wordt gemaakt.</p> <p>De Van Heuven Goedhartlaan is aangemerkt als een wijkontsluitingsweg en het zuidelijke gedeelte ervan is gelegen in een centrumgebied. Dit houdt in dat verschillende vervoerswijzen als autobussen, vrachtwagens en auto's mogelijk zijn en dat de genoemde verkeersintensiteiten per etmaal verkeerskundig gezien geen problemen zullen opleveren. Voor een ontsluitingsweg als de Van Heuven Goedhartlaan zullen geen problemen ontstaan met de doorstroming op bepaalde momenten indien de verkeersintensiteiten onder circa 10.000 – 12.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal blijven. De verwachte verkeersintensiteiten (zie de opgave op pagina 7) blijven hier ruim onder.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• De concrete verkeerstellingen om de verkeersintensiteit op de Van Heuven Goedhartlaan in de huidige situatie aan te tonen zijn niet exact aan te geven. De reden hiervoor is dat veel uitwisseling plaatsvindt via en op de tussenliggende kruispunten. De tellingen van het afslaan verkeer zijn niet bekend.</li></ul> <p>Voor de omgevingsaspecten Luchtkwaliteit en Geluid zijn echter niet deze verkeerstellingen maar de prognoses zoals genoemd in het Verkeersmodel Noord-Holland Zuid relevant, aangezien de toekomstige situatie in het jaar 2025 beoordeeld dient te worden. Deze prognosecijfers laten de verkeerstoename zien als gevolg van voornamelijk autonome groei en van het nieuwbouwplan en van andere toekomstige ontwikkelingen. De verkeersmodelcijfers zijn afgeleide cijfers van de verkeerstellingen. Volgens dit verkeersmodel zouden in de jaren 2000, 2010, 2013, 2020 en een prognose voor na 2020 de volgende intensiteiten op de Van Heuven Goedhartlaan ter hoogte van de Wisselstroom moeten voorkomen:</p> | <p>Nee, naar aanleiding van dit onderdeel zullen de Toelichting, de Regels en de Verbeelding ongewijzigd blijven.</p> |
|--|---|---|---|



|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
|  |  |  |  |
|  |  | <ul style="list-style-type: none"><li>o Jaar 2000: 5550 motorvoertuigbewegingen per etmaal</li><li>o Jaar 2010: 6050 motorvoertuigbewegingen per etmaal</li><li>o Jaar 2013: 6180 motorvoertuigbewegingen per etmaal</li><li>o Jaar 2020: 7525 motorvoertuigbewegingen per etmaal</li><li>o 2020+ hotel/woningen gerealiseerd: 8025 motorvoertuigbewegingen per etmaal</li></ul> <p>Voor het uitsplitsen naar vervoerswijzen als vrachtwagens en auto's voor het prognosejaar 2025 wordt tevens het verkeersmodel Noord-Holland Zuid geraadpleegd (aantallen in motorvoertuigen per etmaal):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>o Van Heuven Goedhartlaan ten zuiden van Wisselstroom: 7.750: Aandeel vrachtverkeer overdag: 605, waarvan 514 middelzwaar en 91 zwaar. Aandeel vrachtverkeer avond: 112, waarvan 95 middelzwaar en 17 zwaar. Aandeel vrachtverkeer nacht: 37, waarvan 32 middelzwaar en 5 zwaar.</li><li>o Van Heuven Goedhartlaan tussen de Wisselstroom en de Laan van Deshima: 6.150: Aandeel vrachtverkeer overdag: 480, waarvan 408 middelzwaar en 72 zwaar. Aandeel vrachtverkeer avond: 89, waarvan 75 middelzwaar en 14 zwaar. Aandeel vrachtverkeer nacht: 30, waarvan 25 middelzwaar en 5 zwaar.</li><li>o Van Heuven Goedhartlaan tussen Laan van Deshima en Stroombaan: 4.000: Aandeel vrachtverkeer overdag: 312, waarvan 265 middelzwaar en 47 zwaar. Aandeel vrachtverkeer avond: 58, waarvan 49 middelzwaar en 9 zwaar. Aandeel vrachtverkeer nacht: 19, waarvan 16 middelzwaar en 3 zwaar.</li><li>o Van Heuven Goedhartlaan ten noorden van de Stroombaan: 5.250: Aandeel vrachtverkeer overdag: 410, waarvan 348 middelzwaar en 62 zwaar. Aandeel vrachtverkeer avond: 76, waarvan 64 middelzwaar en 12 zwaar. Aandeel vrachtverkeer nacht: 25, waarvan 21 middelzwaar en 4 zwaar.</li></ul> |  |



|  |  |   |   |
|--|--|---|---|
|  | <p>c. Milieubelasting</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Geluid: gevraagd wordt op welke wijze de verkeerstoename zich verhoudt tot de geluidsbelasting op de omliggende appartementen. Welke normen worden er aangehouden?</li></ul> | <p>c. Milieubelasting</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Voor huidige bestaande situaties kent de Wet geluidhinder geen regelgeving; de Wet geluidhinder heeft alleen betrekking op nieuwbouwsituaties en niet op woningen die al aanwezig zijn. In het akoestisch onderzoek is dan ook niet gekeken naar de geluidbelasting voor de bestaande woningen. Daarnaast is in de Wet geluidhinder niet geregeld dat onderzoek moet plaatsvinden naar het geluideffect van een nieuw te bouwen object op bestaande woningen, zoals:<ol style="list-style-type: none"><li>1. Toename van de geluidbelasting door bijvoorbeeld reflectie van geluid op het nieuwe gebouw;</li><li>2. Toename van de geluidbelasting door eventuele toename van de verkeersintensiteiten die voortvloeien uit de realisatie van het nieuwe gebouw.</li></ol>Deze aspecten zijn niet betrokken bij het akoestisch onderzoek, maar indicatief kan worden aangegeven dat:<ol style="list-style-type: none"><li>1. Gezien de afstand van de appartementen aan de Groen van Prinstererlaan 331-401 tot de locatie Van Heuven Goedhartlaan 15-17 en de afscherming door het gebouw Stroombaan 4, er geen sprake is van reflectie en daarmee ook geen toename van de geluidbelasting op de appartementen Groen van Prinstererlaan 331-401.</li><li>2. De verwachting is dat de toename door het nieuwbouwcomplex, ten opzichte van de toekomstige verkeersintensiteiten zonder nieuwbouwcomplex klein is. Daardoor verwachten wij dat de toename van de geluidbelasting (als die al zou optreden) zeer klein is. Ter indicatie: een verdubbeling van de hoeveelheid verkeer levert een geluidbelasting op van circa 3 dB. Een geringe toename van het verkeer levert geen tot een zeer geringe toename van de geluidbelasting op.</li></ol></li></ul> <p>Het (mondelijke) pleidooi van de bewoners om geen hogere grenswaarde vast te stellen zal de uitvoering van het nieuwbouwcomplex beperkingen geven; er zal in dat geval alleen met zogenoemde 'dove gevels' nog realisatie mogelijk zijn. Voor de woonsituatie van de huidige bewoners zal het vaststellen van een hogere grenswaarde weinig verschil maken, gezien de verwachting dat het nieuwbouwcomplex weinig tot geen extra geluid zal veroorzaken op de bestaande woningen.</p> | <p>Nee, naar aanleiding van dit onderdeel zullen de Toelichting, de Regels en de Verbeelding ongewijzigd blijven.</p> |
|--|--|---|---|





|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Luchtkwaliteit: gevraagd wordt op welke wijze de verkeerstoename zich verhoudt tot de luchtkwaliteit. Verwacht wordt dat de nieuwbouwontwikkeling zal zorgen voor een toename van het aantal voertuigbewegingen in de Van Heuven Goedhartlaan en van de omliggende wegen waardoor extra luchtverontreiniging zal ontstaan.</li></ul> | <p>De berekende geluidbelasting op de gevels van het nieuwbouwcomplex valt binnen de bandbreedte van de, volgens de Wet Geluidhinder, mogelijk te verlenen hogere waarde van 49 dB tot en met 63 dB. De gesommeerde geluidbelasting (van alle wegen tezamen) bedraagt op deze posities maximaal 63 dB. Volgens het vastgestelde geluidbeleid van de gemeente Amstelveen betekent dit dat de gesommeerde geluidbelasting (die ten hoogste 71 dB mag bedragen) geen belemmering vormt om de aan te vragen hogere waarden vast te stellen. Meer informatie hierover is opgenomen in het besluit hogere waarden Wet geluidhinder dat gelijktijdig met het ontwerp ter visie heeft gelegen. Naar aanleiding van deze tervisielegging zijn geen zienswijzen ingediend.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Het effect van verplaatsen van het Eneco ketelhuis op het omgevingsaspect Luchtkwaliteit is onderzocht in een rapport dat in opdracht van de gemeente door M+P- raadgevende ingenieurs op 25 mei 2012 is uitgevoerd (rapportnummer: M+P.GWA.12.05.2, revisie 0). Het rapport is als bijlage gevoegd bij het ter visie gelegde ontwerp uitwerkingsplan. In het rapport zijn de resultaten gepresenteerd van het onderzoek naar de luchtkwaliteit in de omgeving van de geplande nieuwbouw op de Eneco-locatie in het Stadshart van Amstelveen. Bij de berekening is rekening gehouden met de emissie van onder andere het ketelhuis en van de extra verkeersbewegingen. Voor het onderzoek naar de luchtkwaliteit zijn berekeningen gemaakt met Geomilieu voor de jaren 2012, 2015 en 2022. Uit de berekeningen volgt dat overal in het plangebied en in haar omgeving wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Er worden nergens in de omgeving van het plangebied mensen blootgesteld aan concentraties boven de grenswaarden. Uit de resultaten blijkt verder dat de concentraties van de vervuilende stoffen in de toekomst afnemen. Dit is te verklaren doordat het wegverkeer in de toekomst naar verwachting schoner wordt en de achtergrondconcentraties zullen dalen. Vanuit het oogpunt van de luchtkwaliteit bestaan dan ook geen belemmeringen om het plan te realiseren. Voor het realiseren van het bouwplan is bekeken of onderzoek verricht moet worden of het plan een toename van de concentratie NO<sub>2</sub> en/of PM<sub>10</sub> (fijnstof) veroorzaakt. Op basis van de NIBM-tool (een instrument om aan te tonen of een ontwikkeling al dan niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging) is gebleken dat onderzoek niet vereist is.</li></ul> | <p>Nee, naar aanleiding van dit onderdeel zullen de Toelichting, de Regels en de Verbeelding ongewijzigd blijven</p> |
|--|--|--|--|



|  |  |   |  |
|--|--|---|--|
|  | <p>Een toename van fijnstof wordt gezien als bedreigend voor de volksgezondheid. Hiernaast wordt aangegeven dat de normen van the World Health Organization (WHO) strenger zijn dan de wettelijke norm.</p> <p>Gevraagd wordt op welke wijze de fijnstoftoename in kaart wordt gebracht tijdens de bouw.</p> <p>d. Parkeren</p> <ul style="list-style-type: none"><li>In de vorige en bestaande situatie waren en zijn 54 parkeerplaatsen beschikbaar. In de nieuwe situatie worden 311 parkeerplaatsen gerealiseerd. Er wordt gevreesd voor een toename van verkeer door het realiseren van een dergelijk groot aantal parkeerplaatsen.</li></ul> | <p>Er zijn wettelijke (Europese) normen opgesteld waar elke gemeente aan moet voldoen. De geldende normen worden in Amstelveen niet overschreden. The World Health Organization (hierna: WHO) heeft normen aanbevolen die lager liggen dan de wettelijke normen. De WHO normen zijn echter (nog) niet wettelijk vastgelegd en het is de vraag of dat gaat gebeuren. Er is dus geen sprake van het overschrijden van normen, uiteraard is het zo dat hoe minder fijnstof er in de lucht aanwezig is, hoe beter het voor de volksgezondheid is.</p> <p>De gemeente zelf heeft echter niet veel invloed op de hoogte van de fijnstofconcentratie, omdat fijnstof zowel in de lucht komt door uitstoot in de stad zelf als deel uitmaakt van de achtergrondconcentraties. De gemeentelijke invloed op de achtergrondconcentraties is beperkt, aangezien de uitstoot buiten de gemeente wordt veroorzaakt door in zowel het binnenland als het buitenland door verkeer, veehouderij, industrie, scheepvaart en luchtvaart.</p> <p>De fijnstoftoename tijdens de bouw zal niet in kaart gebracht worden. De verwachting is dat de toename van fijnstof tijdens de bouw zeer gering is en geen invloed op de jaargemiddelde concentratie zal hebben.</p> <p>d. Parkeren</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Voor nieuwe ontwikkelingen geldt dat de parkeerbelasting niet hoger mag worden dan deze in de voormalige situatie was. Concreet betekent dit dat wanneer de parkeerbelasting hoger wordt, dit opgevangen dient te worden op eigen terrein (mits het aantal parkeerplaatsen op openbaar terrein gelijk blijft aan het huidige aantal. Parkeerplekken die door een eventuele herinrichting van de openbare buitenruimte komen te vervallen, dienen gecompenseerd te worden).</li><li>Op basis van de voorziene functies, kan een minimale parkeereis worden opgesteld. Het totale aantal parkeerplaatsen bedraagt tenminste 311 (de specifieke berekening is te vinden in paragraaf 5.2.6 'verkeer, vervoer en parkeren van het Uitwerkingsplan').</li></ul> <p>In de directe omgeving liggen 54 parkeerplaatsen op maaiveld, die behoorden aan de vorige functie en die aan het project kunnen worden toegerekend. Door de week na 18 uur en in het weekend is de capaciteit van het maaiveld echter veel groter.</p> | <p>Nee, naar aanleiding van dit onderdeel zullen de Toelichting, de Regels en de Verbeelding ongewijzigd blijven</p> |
|--|--|---|--|



|  |  |   |  |
|--|--|---|--|
|  |  | <p>De parkeerterreinen van de omliggende bedrijven zijn dan openbaar toegankelijk, hetgeen een capaciteitstoename van ongeveer 90 plekken betekent. De bezettingsgraad van deze terreinen op deze uren bedraagt momenteel maximaal 20 procent. De overige 80% (van de in totaal 144 plekken) kan derhalve gebruikt worden ten behoeve van de nieuwe functies. De resterende plekken worden ondergronds op eigen terrein gefaciliteerd.</p> <p>Niet alle functies zullen op ieder moment de volledige capaciteit voor parkeren vragen. Parkeerplaatsen kunnen dubbel worden gebruikt. Wanneer de aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies worden toegepast, en daarbij rekening wordt gehouden met de capaciteit van het huidige maaiveld parkeren, kan een parkeerbalans opgesteld worden, waarbij rekening wordt gehouden met functioneel dubbelgebruik.</p> <p>Uit deze balans komt naar voren dat de werkdagavond het maatgevende moment is. Indien uitgegaan wordt van de maximale benutting van de in het bestemmingsplan mogelijke functies in combinatie met de minimale normen uit de parkeernota zijn er op dat moment 167 parkeerplaatsen in een parkeergarage nodig. In het nieuwbouwplan wordt uitgegaan van een éénlaagse ondergrondse parkeergarage onder het gebouw met 141 parkeerplaatsen. Het huidige plan gaat niet uit van maximale benutting van de mogelijke functies. Indien in de planuitwerking de gewenste mix van functies meer parkeerplaatsen vergen, zullen in de ondergrondse parkeergarage voorzieningen worden getroffen om de parkeercapaciteit te vergroten. Op deze wijze kan ten alle tijden in ruimtelijk opzicht worden voldaan aan de parkeernormen. Definitieve beoordeling van het aantal benodigde parkeerplaatsen zal dus plaatsvinden bij de aanvraag omgevingsvergunning.</p> <p>De gemeente is van mening hiermee een goede parkeeroplossing te bieden waarbij de parkeerdruk op het openbare gebied niet toeneemt. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen voldoet hiermee aan de gestelde normen en zal niet zorgen voor een onnodige toename van verkeer.</p> |  |
|--|--|---|--|



|  |  |   |  |
|--|--|---|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Gevraagd wordt of in het bouwplan rekening gehouden wordt met laad- en losplaatsen voor de aanlevering van goederen voor de functies in het gebouw.</li></ul> <p>e. Windhinder</p> <p>Verzocht wordt op welke wijze rekening gehouden wordt met het onderwerp windhinder in de planontwikkeling.</p> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Er is in het bouwplan rekening gehouden met de bedoelde laad- en losplaatsen voor de aanlevering van goederen voor de functies in het gebouw. Aan de voorzijde van het gebouw (zijde van de Van Heuven Goedhartlaan) zal een strook worden gerealiseerd die bedoeld is voor het laden en lossen van touringcars en bestelbusjes. Aan de achterzijde en/of zijkant (Stroombaanzijde) van het gebouw zullen een aantal distributielaad- en losplaatsen worden gerealiseerd. De ingang van de ondergrondse parkeergarage bevindt zich eveneens aan de achterzijde van het gebouw.</li></ul> <p>e. Windhinder</p> <p>Hoewel geen wettelijke normen gelden voor het windklimaat rondom het gebouw, is vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid in opdracht van de initiatiefnemer door het bureau Peutz B.V. de notitie 'Multifunctioneel gebouw Van Heuven Goedhartlaan te Amstelveen; windklimaatonderzoek' opgesteld (referentie: BL/BL/CJ/G 17361-2-NO-001, datum: 7 maart 2014). Deze notitie is als bijlage gevoegd bij het ter visie gelegde ontwerp uitwerkingsplan. In deze notitie wordt een aantal maatregelen genoemd om het windklimaat te verbeteren, te weten:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ In de noordwestgevel worden de entrees geplaatst in twee nissen van 5 meter breed en 1,5 meter diep. Ook wordt een luifel toegevoegd met een diepte van 1 meter en een lengte van 41 meter.</li><li>○ In de zuidgevel worden de woningentree en de entree van de commerciële ruimtes in een nis van 7,5 meter breed en 2 meter diep geplaatst. Er wordt een luifel toegevoegd met een diepte van 1 meter en een lengte van 27 meter.</li><li>○ Op de mogelijke terraslocatie wordt onder de overstek van de hoogbouw een scherm geplaatst met een hoogte van 2,5 meter.</li></ul> <p>In overleg met opdrachtgever worden deze aanbevelingen verwerkt in het ontwerp van het gebouwencomplex. Daarnaast zal het windklimaat nabij het gebouw verder verbeteren door de juiste beplanting rondom het gebouw aan te brengen.</p> | <p>Ja, de toelichting zal op dit punt worden aangevuld.</p> <p>Nee, naar aanleiding van dit onderdeel zullen de Toelichting, de Regels en de Verbeelding ongewijzigd blijven.</p> <p>De Toelichting van het ontwerp bevat de beschreven informatie reeds</p> |
|--|--|---|--|



|  |  |   |  |
|--|--|---|--|
|  | <p>f. Voorstellen / aanbevelingen</p> <p>Tot slot wordt met oog op de bovenstaande punten een aantal aanbevelingen naar voren gebracht:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Verhoging van de parkeertarieven in de omliggende openbare parkeergarages om de toestroom van het verkeer te beperken</li><li>• Afsluiting van de Van Heuven Goedhartlaan voor doorgaand verkeer en vervangen door een busbaan met bussluis.</li><li>• Verbetering van de openbaar vervoerverbinding; een halte van buslijn 300 op korte afstand van het hotel, met name in de weekenden (halte hoek Meander – Van Heuven Goedhartlaan: overstap op lijn 5).</li><li>• Parkeerplaatsen voor bewoners met elektrische auto's en hen een lagere koopprijs bieden voor het appartement. Dit ter bevordering van een schonere lucht.</li></ul> | <p>Dank voor de naar voren gebrachte voorstellen.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Naar onze mening is het verhogen van de parkeertarieven in de omliggende openbare parkeergarages niet wenselijk. De hogere tarieven zullen onder meer leiden tot meer parkeren in de openbare ruimten en de wens is juist dit te voorkomen.</li><li>• De Van Heuven Goedhartlaan maakt deel uit van de Parkeerroute. In het geval de parkeergarages aan de Bijenkorfzijde volledig bezet zijn, zal de garage aan het Handelsplein bereikbaar moeten zijn via de Van Heuven Goedhartlaan. Uit praktisch oogpunt is een route van dit verkeer via de Beneluxbaan niet wenselijk.</li><li>• Een aanpassing van de door u bedoelde openbaar vervoerverbinding is niet mogelijk gebleken. De Stadsregio wenst geen extra haltes voor buslijn 300. Het feit dat deze buslijn weinig haltes heeft maakt deze lijn een succes. Het hotel is overigens ook goed bereikbaar met de tram en sneltram.</li><li>• Dit voorstel heeft geen betrekking op voorliggend uitwerkingsplan. Het al dan niet realiseren van parkeerplaatsen voor bewoners met elektrische auto's en hen een lagere koopprijs bieden is aan de ontwikkelaar van het bouwplan.</li></ul> | <p>N.v.t.</p> <p>Nee, naar aanleiding van dit onderdeel zullen de Toelichting, de Regels en de Verbeelding ongewijzigd blijven</p> |
|--|--|---|--|



|  |  |   |  |
|--|--|---|--|
|  | <p>2. <u>Mondelinge zienswijze, naar voren gebracht op 10 juni 2014, twee bewoners Laan van Deshima</u></p> <p>a. Schaduwwerking door de geplande bouwhoogte</p> <p>Uit het gesprek waarin de zienswijze mondeling naar voren werd gebracht bleek dat de indiener geen bezwaren heeft tegen het nieuwbouwplan. Wel is verzocht om nadere informatie aangaande het onderwerp 'schaduwwerking door de geplande bouwhoogte'. Concreet is verzocht om:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Een bezonningsstudie waaruit de schaduwwerking op het betreffende appartement blijkt;</li><li>• Informatie aangaande de procedure voor een verzoek om planschade.</li></ul> | <p>a. Schaduwwerking door de geplande bouwhoogte</p> <p>Naar aanleiding van het verzoek is op 14 juli 2014 een brief verzonden naar de indiener. In deze brief is informatie gegeven wat betreft de procedure voor een verzoek om planschade. Als bijlagen bij deze brief zijn de bezonningsstudie Van Heuven Goedhartlaan 15-17, een aanvraag tegemoetkoming in planschade ex artikel 6.1 Wro en de procedureverordening voor advisering tegemoetkoming in planschade gemeente Amstelveen gevoegd.</p> <p>De brief is als bijlage bij deze Nota van beantwoording gevoegd.</p> | <p>Nee, naar aanleiding van dit onderdeel zullen de Toelichting, de Regels en de Verbeelding ongewijzigd blijven</p> |
|--|--|---|--|





---

Bijlagen (1)

1. Brief aan de bewoners van de Laan van Deshima