



Nota van Beantwoording

Beantwoording van ontvangen zienswijzen op het

Ontwerpbestemmingsplan 'Haagbeuklaan 1-3'

en

het ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden als bedoeld in de Wet geluidhinder

en

het ontwerpbesluit omgevingsvergunning

Amstelveen, april 2023

Inleiding

Deze nota van beantwoording wordt gehanteerd voor de beantwoording van de ontvangen zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan 'Haagbeuklaan 1-3', het ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden als bedoeld in de Wet geluidhinder en het ontwerpbesluit tot verlening van de omgevingsvergunning voor het realiseren van het bouwplan.

Van 22 december 2022 tot en met 1 februari 2023 hebben de hiervoor genoemde ontwerpbesluiten voor een ieder ter inzage gelegen. Naar aanleiding daarvan zijn negen zienswijzen naar voren gebracht. Op 17 januari 2023 heeft van 19.00 uur tot 20.30 uur een inloopavond plaatsgevonden. Tijdens deze avond konden belangstellenden nadere informatie verkrijgen.

Hierna wordt de inhoud van de zienswijzen (samengevat) weergegeven en voorzien van een antwoord.

Wijze van beantwoording

De ingediende zienswijzen zijn hierna weergegeven. Links staat naast de nummering een (beknpte) opsomming van de punten uit de zienswijzen en in de kolom daarnaast vindt per punt de beantwoording plaats. In de rechterkolom wordt aangegeven of de reactie leidt tot aanpassing van het project met, indien van toepassing, een korte toelichting daarop. De indieners ontvangen het totaaloverzicht inclusief eventuele bijlagen.

Nr.	Samenvatting zienswijze	Beantwoording zienswijze	Plan-aanpassing
1.	Stichting het Cuypersgenootschap Per e-mail ontvangen op 8 januari 2023		
a.	Het Cuypersgenootschap spant zich sinds 1984 in voor het behoud van het bouwkundig erfgoed van de negentiende en twintigste eeuw. In het verleden is er meerdere malen contact geweest met de gemeente Amstelveen over de Heilige Geestkerk aan de Haagbeuklaan. Zoals toen aangegeven, heeft dit naoorlogse kerkgebouw een grote architectuur- en cultuurhistorische betekenis. Het is dan ook van groot belang om dit monument voor de toekomst te behouden. Wij zijn dan ook erg blij dat de ontwikkelaar en gemeente nu kiezen voor behoud van het kerkgebouw.	Waarvan akte. Onder dankzegging voor de reactie merken wij op, dat ook wij zijn verheugd dat thans een uitvoerbaar plan voorligt, waarin het behoud van het gemeentelijk monument de Heilige Geestkerk is gegarandeerd.	Nee
b.	In het huidige plan wordt een ondergeschikt deel van het kerkelijke complex gesloopt voor de bouw van een appartementencomplex. Het kerkgebouw wordt vervolgens geschikt gemaakt voor kinderopvang. Wij spreken nadrukkelijk onze steun uit voor deze ontwikkeling. Gedeeltelijke sloop van een monument is altijd jammer, maar er ontstaat hier een goed evenwicht tussen oud en nieuw. Positief is bovendien dat de maatschappelijke functie van de kerk behouden blijft en dat de ramen uit de dagkerk ingepast worden in de kerk	Waarvan akte.	Nee
c.	Wij roepen de gemeente op toe te zien op een zorgvuldige uitvoering van dit bijzondere plan.	Op een zorgvuldige uitvoering van het bouwplan wordt van gemeentewege toegezien.	Nee
2.	Per e-mail ontvangen op 22 januari 2023		
a.	De toegang tot de parkeergarage onder het nieuwe gebouw bevindt zich vlak bij het drukke en gevaarlijke kruispunt Notenlaan/Haagbeuklaan. Daardoor ontstaat een gevaarlijke situatie.	De kruising tussen de Notenlaan en de Haagbeuklaan is vormgegeven als een gelijkwaardige kruising tussen erftoegangswegen in een 30 km-zone. Vormgeving, zicht en verkeersintensiteiten op deze kruising zijn passend bij de functie van de wegen en wijken niet af van vergelijkbare kruisingen in Amstelveen. Er zijn geen geregistreerde ongevallen bekend op deze kruising. Door het realiseren van een horizontaal vlak van 5 meter inpandig komt een auto horizontaal het gebouw uit en ontstaat er voldoende zicht op de 6 geparkeerde auto's aan weerszijden van de inrit naar de	Nee

		parkeergarage. Bij het verlaten van de inrit is er sprake van ruim voldoende zicht op de Notenlaan.	
b.	In de huidige situatie is het aantal parkeerplaatsen al onvoldoende. Er komt weliswaar enige parkeerruimte onder het gebouw bij, maar dat is lang niet genoeg voor de 57 woningen die worden gerealiseerd.	In 2019 heeft Goudappel een onderzoek uitgevoerd naar het parkeren, de inrichting en verkeersveiligheid. Naar aanleiding van de naar voren gebrachte zienswijzen en de verdere concretisering van het plan is aan Goudappel gevraagd om de parkeerbalans te updaten en te onderzoeken of, en zo ja welke parkeerplaatsen in de openbare ruimte kunnen komen te vervallen ten gunste van de verkeersveiligheid. Op 17 maart jl. heeft Goudappel hierover gerapporteerd (kenmerk 14479.20230310.N1.03). Dit rapport is opgenomen als bijlage 16 bij de toelichting van het bestemmingsplan. Uit de parkeerberekeningen, waarbij rekening is gehouden met de in de startnotitie vastgestelde parkeernormen, de huidige parkeerdruk veroorzaakt door de kerk en het dubbelgebruik van parkeerplaatsen door de toekomstige functies, blijkt dat er voor het plan in totaal 61 parkeerplaatsen extra nodig zijn op het maatgevende (drukste) moment, ten opzichte van het huidige aantal parkeerplaatsen. In het plan worden 25 parkeerplekken toegevoegd in de parkeerkelder en 36 nieuwe parkeerplekken worden aangelegd op maaiveld. Daarmee voldoet het plan aan de parkeereisen die in de startnotitie worden gesteld. Daarnaast blijkt uit onze parkeerdrukmetingen, dat in de directe omgeving van het plan op de maatgevende momenten ruim voldoende restcapaciteit aanwezig is voor het opvangen van eventuele extra parkeerbehoefte.	Ja, een aanvullend onderzoek naar de parkeerbalans is uitgevoerd en verwerkt in § 6.12 van de toelichting. Het onderzoek is opgenomen als bijlage 16 bij de toelichting.
c.	Nu al staan auto's geparkeerd met de banden op de stoep of op het plein van de kerk zelf. Daarnaast staan auto's geparkeerd dicht bij/in de bocht Notenlaan/Haagbeuklaan.	Met dit bestemmingsplan en de omgevingsvergunning kan het gedrag van weggebruikers niet worden gereguleerd. Men dient zich te houden aan de desbetreffende verkeerswetgeving. Handhaving kan in dat kader plaatsvinden.	Nee
d.	De voormalige kerk gaat dienen als kinderdagverblijf. Uit de stukken blijkt niet hoe de verkeersstroom van het brengen en ophalen van de kinderen wordt georganiseerd.	De 36 parkeerplaatsen die bovenop het bestaande aantal parkeerplekken worden gerealiseerd zijn volgens berekeningen op basis van landelijke normen voldoende om het haal- en brengverkeer voor het kinderdagverblijf te faciliteren. Daarnaast blijkt uit parkeerdrukmetingen dat er op de haal- en brengtijden ook sprake is van restcapaciteit van parkeerplekken in de directe omgeving van het plan. Ouders kunnen zelf bepalen waar ze parkeren en vanaf waar ze met hun kinderen naar het kinderdagverblijf lopen. De bestaande openbare ruimte biedt hiervoor voldoende ruimte voor voetgangers en fietsers. Dit geldt temeer, omdat op basis van het aanvullende onderzoek van Goudappel is gekozen om af te zien van de haakse	Ja, op basis van het aanvullende onderzoek van Goudappel is de nieuwe situatie aangepast. In § 2.2.2.2 van de

		vakken langs de Lindenlaan en het in stand houden van de bestaande langspaarkeervakken op deze plek. Het voorplein van de kerk krijgt hierdoor een veel ruimere toegang vanaf het trottoir voor voetgangers en bezoekers die met de (bak)fiets komen. Voor ouders die met de fiets of te voet komen wordt het voorplein van de huidige kerk en de voordeur van het gebouw goed bereikbaar. Op dit plein is ook ruim voldoende plek aanwezig voor ouders om hun fiets te parkeren, zonder daarmee anderen te hinderen. Ouders kunnen samen met hun kinderen naar binnen lopen. De kinderen worden gedurende de ochtend tussen ongeveer 7u en 9u verspreid gebracht en aan het begin van de avond tussen ongeveer 16.30u en 18.30u weer gespreid opgehaald.	toelichting is deze situatie opgenomen als figuur 10.
e.	De hoogte van het gebouw is niet proportioneel ten opzichte van de omringende bebouwing. Er is geen sprake van een mooie overgang van hoogbouw op de Lindenlaan naar de lagere eengezinswoningen. Er staan hoge woningen op de Lindelaan, vervolgens komt er een kerk die iets lager is en dan is het plan om weer hogere (hoger dan de kerk) woningen op het perceel aan de Haagbeuklaan 1-3 te realiseren om dan te eindigen met veel lagere eengezinswoningen.	In paragraaf 2.2.2.3 van de toelichting van het bestemmingsplan hebben wij gemotiveerd waarom wij het bouwplan in de bestaande omgeving stedenbouwkundig inpasbaar achten. In de wijk Keizer Karelpark loopt de bebouwingshoogte tussen de verschillende grondgebonden woningen en de verschillende soorten gestapelde bouw uiteen. Deelbuurten bestaan vaak uit een combinatie van hogere en lagere bebouwing. Op bijzondere plekken in de wijk kunnen aanleidingen in de hoofdstructuur van de wijk, zoals bijvoorbeeld kruisingen, verdraaiingen in de verkaveling en een concentratie van voorzieningen aanleiding geven tot een verbijzondering in de stedenbouwkundige structuur, door bijvoorbeeld extra bouwhoogte of een bijzondere vorm van een gebouw. De kavel ligt op zo'n verbijzondering in de stedenbouwkundige structuur van de wijk. De huidige bebouwing vormt een scharnierpunt met twee bebouwingsrichtingen; van de kerk aan de Lindenlaan en de verkavelingsrichting van de Haagbeuklaan/parallel aan de sloot. Het volume van de kerk sluit aan op de richting van de Lindenlaan en het appartementengebouw sluit aan op de richting van de Haagbeuklaan. Overigens is het hoogteverschil tussen Lindenhof (Lindenlaan 79-119) en de woningen aan de Acacialaan (65-71) groter (26 meter versus 7 meter hoog), terwijl de afstand vergelijkbaar is met die tussen het nieuwe appartementengebouw en Haagbeuklaan (noordzijde, vanaf huisnummer 70). De afstand tot Notenlaan 2-13 is groter en gescheiden door een slootprofiel en bomenrij.	Nee
f.	Het ontbreekt aan een integraal plan voor de Keizer Karel buurt. De oude school, wat een hoog gebouw was, is afgebroken en vervangen door lage eengezinswoningen. Vervolgens komt op de plek aangrenzend aan de kerk een hoog gebouw. Als er meer	Voor de wijk Keizer Karelpark bestaat een integraal plan in de vorm van het bestemmingsplan 'Amstelveen Midden West 2022', dat door de gemeenteraad is vastgesteld op 14 december 2022. Het is niet mogelijk om alle toekomstige ontwikkelingen in een dergelijk plan te voorzien. Voor de onderhavige herontwikkeling van het perceel is door	Nee

	woningen nodig zijn in Amstelveen, waarom dan niet de plek van de oude school gebruiken voor hoogbouw. Graag zou ik inzage willen hebben in het totale integrale plan voor de Keizer Karel buurt voor de komende jaren.	de ontwikkelaar een plan voorgelegd aan de gemeente. Na beoordeling en aanpassing van de plannen heeft de gemeenteraad uiteindelijk de Startnotitie vastgesteld. Deze notitie is de basis voor het aanpassen van het bestemmingsplan.	
g.	Er wordt gesteld dat er een park terugkomt in de nieuwe situatie. Dit is een minuscule stukje groen dat de naam park niet verdient. In de nieuwe situatie wordt juist een groot stuk groen tegenover Haagbeuklaan 76 vervangen wordt door steen en bebouwing. Ook de begroeiing aan de waterzijde en de bomen op het terrein zullen verdwijnen. Een grote boom, die er al jaren staat en tevens de thuishaven is van een groot aantal grasparkieten, verdwijnt. Bij het plan ontbreekt een inrichtingsplan voor de groenvoorziening.	In het bestemmingsplan wordt niet gesteld dat in het plangebied een park wordt aangelegd. Per saldo wordt ca. 139 m ² openbaar groen wegbestemd. Daar staat tegenover dat ca. 597 m ² , waarvan ca. 191 m ² aan de noordzijde van het nieuwe gebouw, aan tuinbestemming wordt toegevoegd. Het wegbestemde openbaar groen was alleen gelegen aan de westzijde van het perceel, terwijl in het nieuwe plan het groen meer over het plangebied is verspreid. Wij zijn dan ook van mening dat de beleving van het groene karakter van het plangebied niet in negatieve zin wordt beïnvloed. Vanwege de afstand van het nieuwe gebouw tot de omliggende woningen en de bestaande bebouwingsdichtheid in de stedelijke omgeving van het plangebied is het opnemen van een voorwaardelijke verplichting tot uitvoering van een beplantingsplan niet noodzakelijk met het oog op de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het plan. De gronden met de bestemmingen 'Groen' en 'Tuin' staan binnen het plan garant voor een groene invulling. Op de tekening waarop de nieuwe situatie is weergegeven is dat ook te zien. De Noorse Esdoorn is voorzien op de hoek Haagbeuklaan/Notenlaan. Buiten de locaties van de bomen, staat de concrete invulling van het groen vooralsnog niet vast. Een beplantingsplan is er dus niet. Wij hebben daarvoor uitgangspunten (zie bijlage) meegegeven aan de ontwikkelaar. Deze is bereid om de concrete invulling van het groen in overleg met (een afvaardiging van) de omwonenden uit te werken.	Nee
h.	Wij wonen in de woning in de bocht van de Notenlaan/Haagbeuklaan. Op dit moment hebben wij vrij uitzicht op veel groen, wat ons huis, dat alleen een vooringang heeft, aantrekkelijk maakt. Het vrije uitzicht wordt de plek waar het gebouw het dichtst tegen de stoep aankomt. In plaats van groen en een vrij uitzicht gaan wij direct aankijken tegen een hoog gebouw. Naast het uitzicht zijn wij onze privacy volledig kwijt.	Formeel kan niet worden gesproken van een recht op uitzicht en kan de huidige situatie niet als een gegeven worden beschouwd die iedere verandering onmogelijk maakt. Dit geldt temeer in een stedelijke omgeving. Daarnaast kan op grond van de bebouwingsmogelijkheden in het vigerende bestemmingsplan het uitzicht ook aanzienlijk veranderen. Wij begrijpen uw zorgen over uw privacy. In de onderhavige stedelijke omgeving is het echter niet ongebruikelijk dat de afstand tussen het in het plan voorziene bouwvlak en de omliggende woningen aan de Haagbeuklaan ca. 19 meter en verder is. Enig verlies van privacy ten gevolge van het plan is daarbij niet volledig uit te sluiten. Ook hier geldt overigens dat op basis van bouwmogelijkheden op grond van het	Nee

		vigerende bestemmingsplan de situatie zodanig kan veranderen dat enig verlies van privacy niet is uit te sluiten. Wij moeten een afweging maken tussen het algemeen belang, verschillende belangen van omwonenden en die van de nieuwe bewoners. In dat kader komen wij tot de conclusie dat uw belangen ten aanzien van het uitzicht en privacy niet onevenredig worden geschaad.	
i.	Doordat wij op de hoek/bocht wonen hebben wij geen achteringang en dus geen achtertuin. Alleen een voortuin op het zuid westen. De voortuin gaat in de nieuwe situatie grenzen aan en uitzien op een hoog gebouw dat dicht bij de weg staat. In de huidige situatie hebben wij veel licht/zon. In de nieuwe situatie is er veel minder licht/zon. In uw plan spreekt u van iets minder zonuren. Ik zou graag willen weten wat dit betekent voor onze woning.	In bijlage 3 van de toelichting van het bestemmingsplan is de voor dit plan uitgevoerde bezonningsstudie opgenomen. De bestaande situatie is hierin vergeleken met de nieuwe situatie. Ook hier geldt overigens dat op basis van het geldende bestemmingsplan bebouwingmogelijkheden bestaan die gevolgen kunnen hebben voor de bezonningssituatie. Uit de studie blijkt dat de bezonning in de nieuwe situatie voldoet aan de 'strengere' TNO-norm: ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 21 januari – 22 november (gedurende 10 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam. Uit het onderzoek is voorts inzichtelijk geworden dat de woningen aan de Haagbeuklaan 74 t/m 80 in maart en september tussen 11.00 en 13.00 uur enige bezonning verliezen en de woningen aan de Haagbeuklaan 70 t/m 82 in december tussen 09.00 en 13.00 minder direct zonlicht ontvangen ten opzichte van de bestaande situatie. Verder is te zien dat de nieuwbouw geen extra schaduwwerking bij andere woningen oplevert. De extra schaduwwerking ten gevolge van het nieuwe gebouw achten wij niet van dien aard, dat wij in alle redelijkheid geen planologische medewerking aan het bouwplan zouden kunnen verlenen.	Nee
j.	Onze woning zal in waarde verminderen door de hiervoor genoemde gevolgen van het bouwplan.	Indien u van mening bent dat uw woning minder waard wordt ten gevolge van de wijziging van het bestemmingsplan (planschade), dan kunt u bij burgemeester en wethouders tegemoetkoming in de schade aanvragen. Dit verzoek wordt overeenkomstig onze 'Procedureverordening voor advisering tegemoetkoming in planschade gemeente Amstelveen' behandeld. De verordening kunt u vinden via de link Procedureverordening voor advisering tegemoetkoming in planschade gemeente Amstelveen Lokale wet- en regelgeving (overheid.nl).	Nee
3.	VVN Amstelveen - Amstelland Per e-mail ontvangen op 28 januari 2023		

a.	In relatie tot verkeerscapaciteit, verkeersintensiteiten en parkeren heeft onderzoeksbureau Goudappel Coffeng een rapport uitgebracht. Op het gebied van parkeren en inrichting heeft het bureau zijn werk gedaan. In de toelichting op het bestemmingsplan wordt daarnaar verwezen. Ook worden de adviezen voor zover relevant in maatregelen omgezet. Tot onze verbazing echter, wordt in het advies van Goudappel Coffeng nauwelijks ingegaan op het onderdeel verkeersveiligheid. Ook in de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan is hierover niets te lezen. Dit doet vermoeden dat - ten onrechte- de effecten van het parkeren geen rol hebben gespeeld bij het beoordelen van de verkeersveiligheid.	In het in ons antwoord onder 2.b. bedoelde aanvullende rapport is ook de verkeersveiligheid van de nieuwe situatie beoordeeld.	Ja, zie verwijzing
b.	De langspaarkeerplaatsen aan de Lindenlaan ter hoogte van het kerkgebouw worden vervangen door haaks parkeren. Weliswaar heft Goudappel Coffeng hierover een waarschuwend vinger op (de enige in het advies), maar zwakt zijn waarschuwing onmiddellijk daarna af door te verwijzen naar bestaand haaks parkeren verderop in de Lindenlaan. Dat is naar ons oordeel onterecht. De nieuw geplande haakse parkeervakken liggen bij een kruising van Lindenlaan en Lindepark. Het in- en uitparkeren vanaf de drukke Lindenlaan, zeker in de spits en de aanliggende fietsstrook kruisend, geeft grote risico's voor ongevallen. Wij pleiten er daarom voor de haakse parkeerplaatsen aan de Lindenlaan te laten vervallen en het langsparkeren te handhaven. Met inachtneming van dit uitgangspunt dient o.i. opnieuw een onderzoek te worden gedaan naar parkeren, inrichting en verkeersveiligheid. Met uitkomsten zou een nieuwe inrichtingsschets moeten worden gemaakt die recht doet aan verkeersveiligheidsbelangen.	Naar aanleiding van het aanvullende onderzoek van Goudappel is het inrichtingsplan aangepast. Ten gunste van de verkeersveiligheid worden de parkeervakken langs de Lindenlaan niet omgezet in haakse vakken, maar blijft de huidige situatie van langspaarkeervakken gehandhaafd. Daardoor zijn 2 aanvullende parkeerplaatsen nodig. Deze worden aangelegd in de parkeercoffer en op de hoek Haagbeuklaan/Lindelaan. De nieuwe inrichtingsschets is door Goudappel beoordeeld (Check op verkeersveiligheid. d.d. 17 maart 2023, onder kenmerk 014479.20230317.T02.01.02). Deze beoordeling is opgenomen als bijlage 17 bij de toelichting van het bestemmingsplan. Goudappel concludeert dat de verkeersveiligheid in het plan voldoende is geborgd. Wij onderschrijven deze conclusie.	Ja, de verbeelding is aangepast ter plaatse van de parkeercoffer en langs de Lindelaan. Tevens is bijlage 17 toegevoegd aan de toelichting en § 6.12 van de toelichting aangepast.
c.	Door de vestiging van een kinderdagverblijf in het voormalige kerkgebouw vrezen wij een effect dat ook voorkomt bij schoolgebouwen in Amstelveen. In het plan wordt ervan uitgegaan dat het autoverkeer voor de KDV gedeeltelijk op eigen terrein wordt afgewikkeld. Uit de inrichting schets blijkt niet erg duidelijk hoe dat gaat gebeuren. Onze vrees heeft te maken met verkeersveiligheid. Algemeen bekend is dat het brengen	De haal- en brengintensiteiten van kinderdagverblijven zijn niet vergelijkbaar met die van basisscholen. Dit komt doordat er geen centraal begin- en eindmoment voorkomt. Kinderen worden gedurende de ochtend tussen ongeveer 7u en 9u verspreid gebracht en aan het begin van de avond tussen ongeveer 16.30u en 18.30u weer gespreid opgehaald. In de openbare omgeving rondom het plan worden 36 parkeerplaatsen bijgemaakt bovenop het bestaande aantal parkeerplekken Dit aantal is	Nee

	en halen van kinderen met auto naar school in veel gevallen parkeeroverlast teweegbrengt, maar ook zorgt voor verkeersonveilige situaties. Het lijkt ons verstandig dergelijke nieuwe situaties te voorkomen. Wij pleiten ervoor dat zowel gemeente, eigenaar van het gebouw en de exploitant van het kinderdagverblijf zich inspannen om heldere en bindende afspraken met ouders/verzorgers te maken om de kinderen niet met de auto te brengen en te halen.	volgens berekeningen op basis van landelijke normen voldoende om het haal- en brengverkeer voor het kinderdagverblijf te faciliteren. Daarnaast blijkt dat er op de haal- en brengtijden ook sprake is van restcapaciteit van parkeerplekken in de directe omgeving van het pan. Ouders kunnen zelf bepalen waar ze parkeren en vanaf waar ze met hun kinderen naar het kinderdagverblijf lopen. De bestaande openbare ruimte biedt hiervoor voldoende ruimte voor voetgangers en fietsers. Het is juridisch niet mogelijk om ouders/verzorgers te verbieden om hun kinderen met de auto naar een kinderdagverblijf te brengen en halen en gebruik te maken van openbare parkeerplaatsen.	
4.	Per e-mail ontvangen op 31 januari 2023		
a.	Omdat het appartementengebouw en de hiervoor benodigde parkeerplaatsen niet passen in de beschikbare ruimte, worden gewoon de parkeernormen aangepast. Het klopt dan wel op papier, maar het probleem wordt in de praktijk steeds erger. Wij gaan ervan uit dat de appartementen veelal zullen worden bewoond door 2 jongeren, die beiden een baan hebben. De kans dat zij minstens 1, maar waarschijnlijk 2 auto's hebben lijkt ons heel groot.	Zie ons antwoord onder 2.b.	Ja, zie verwijzing
b.	Kunt u ons aangeven op grond van welk onderzoek en welke onderzoeksgegevens de parkeernormen voor de middeldure appartementen zijn aangepast van 1.4 naar 1.0? En zouden wij hiervan de onderzoeksgegevens mogen ontvangen?	Van de 57 koopwoningen worden er minimaal 34 woningen (59%) in het middensegment gerealiseerd. Gegeven de beperkte oppervlakte van deze 34 woningen van ca. 60 m ²), zijn deze woningen met name aantrekkelijk voor een doelgroep waarvan de ervaring leert dat deze een lager dan gemiddeld autobezit hebben. Daarom is voor de 34 woningen in het middensegment een afwijkende parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning gesteld. Voor de overige 23 woningen geldt de normale parkeernorm conform de Nota parkeernormen 2016.	Nee
c.	Kunt u ons aangeven hoe u gaat bewerkstellingen dat de bewoners van de appartementen niet meer auto's hebben dan de door u gehanteerde norm?	Als gemeente hebben wij niet de bevoegdheid om te bepalen hoeveel auto's iemand mag bezitten. Bij bouwprojecten moeten voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd en dat wordt beoordeeld aan de daarvoor geldende norm.	Nee
d.	Op de inloopavond van 17 januari werd ons verzekerd dat er bij het KDV alleen personeel zou worden aangenomen dat per fiets of openbaar vervoer komt. Door het bestaande personeelstekort voor KDV's lijkt ons dat niet reëel.	Bij de toegepaste parkeernormen is ook rekening gehouden met de personeelsleden van het kinderdagverblijf. Het is juridisch niet mogelijk om personeel van een kinderdagverblijf te verbieden gebruik te maken van openbare parkeerplekken.	Nee

e.	Op onze zorg over de verkeerveiligheid van de inrit naar het KDV antwoordde de architect dat de kinderen bij de afrit kunnen worden afgezet en zelf naar binnen kunnen gaan (0-4jaar?). Dit soort antwoorden geeft ons niet het gevoel dat we serieus worden genomen.	Zie ons antwoord onder 2.d.	Ja, zie verwijzing
f.	We maken ons ernstige zorgen over de verkeerveiligheid rond het appartementengebouw en met name rond het Kinderdagverblijf. En deze zorgen zijn sinds de inloopavond van 17 januari alleen maar toegenomen. Het grootste probleem wat betreft de parkeergelegenheid is van 17.00– 18.30. Bewoners komen terug van hun werk en de kinderen worden opgehaald. In de cijfers van het CROW staat dat het halen en het brengen van een kind op het kinderdagverblijf beide gemiddeld 15 minuten duurt en dat 40 – 80 % van de ouders kinderen brengt en haalt met de auto. Ik heb een aantal ouders gevraagd naar de tijdsduur om hun kind op te halen uit het KDV. Uitkomst 20 – 25 min, want de kinderen staan niet klaar met hun jas aan en de leiding wil graag nog even praktische zaken bespreken als voeding, gedrag kind e.d.. Daarnaast gaven zij aan, dat zij het halen van de kinderen zouden combineren met boodschappen bij de nabijgelegen supermarkt.	Zie ons antwoord onder 2d, 3a, b. en c.	Ja, zie verwijzing
g.	Ons inziens is er geen onderzoek gedaan naar de verkeerveiligheid van de huidige plannen. Althans niet in het onderzoek van Goudappel Coffeng. Ook wordt nergens gesproken over het MOC gebouw. Dit heeft ook een sociaal maatschappelijk functie voor de regio en niet alleen voor de buurt. De meeste bezoekers komen dan ook met de auto.	Zie onze antwoorden onder 2.b. en 3.b. Daarnaast merken wij op, dat het MOC gebouw, net zoals bijvoorbeeld de aanwezige winkels en de huisartsenpraktijk, een bestaande functie is binnen het gebied en de parkeerbehoefte daarvan wordt in de directe omgeving van het gebouw vervuld. Het nieuwe bouwplan wijzigt hieraan niets.	Ja, zie verwijzing
h.	Was Goudappel Coffeng op de hoogte van het feit dat het KDV 160 kinderen zou bevatten?	In tegenstelling tot het aantal kinderen, is het aantal vierkante meters bruto vloeroppervlak bepalend voor de parkeernorm. Dat bedraagt 1.300 m ² , zoals is opgenomen in het aanvullende rapport van Goudappel. In de plannen wordt nu overigens uitgegaan van 148 kinderen, waarvan er 60 gebruik maken van de buitenschoolse opvang. Deze opvang heeft andere brengtijden dan het kinderdagverblijf.	Nee
i.	Wat was de concrete vraagstelling van het onderzoek? En welke gegevens heeft de gemeente aan Goudappel aangeleverd?	Door de ontwikkelaar is aan Goudappel gevraagd aanvullend onderzoek te doen met de volgende vraagstelling:	Nee

		–bereken de parkeerbehoefte in de huidige situatie, waarbij de pastorie buiten beschouwing wordt gelaten. Daar wordt nu op eigen terrein geparkeerd en deze parkeerplaatsen komen ook te vervallen; –bereken de parkeerbehoefte in de toekomstige situatie (woningen op basis van startnotitie en kerk + KDV op basis van nieuwe beleid; –zet beide berekeningen tegen elkaar af; –zet het saldo van de parkeerbehoefte af tegen parkeeraanbod, waarbij geldt dat de parkeergarage alleen voor bewoners is bestemd en niet voor bezoek); –maak inzichtelijk welke parkeervakken het beste kunnen vervallen ten behoeve van de verkeersveiligheid.	
j.	Wat is de reden dat de bezoekers van het MOC gebouw niet meegenomen zijn in de berekening van het aantal parkeerplaatsen?	Zie ons antwoord onder 4.g.	Nee
k.	De plaatsen waar wij ons met name zorgen maken over de verkeersveiligheid zijn: –De haakse parkeerplaatsen aan de Lindenlaan. In de ochtend rijden hier veel middelbare scholieren naar het KKC, HWC en naar het Amstelcollege. –De inrit van het KDV. Deze is 4.15 breed, aan weerszijde haakse parkeerplaatsen. Tussen 7.30 en 8.30 worden hier 80 baby's en kleuters gebracht door ouders, die allemaal lopend of fietsend naar de ingang moeten, terwijl auto's in- en uitrijden en parkeren. –Op de tekening lijkt de doorgang tussen de parkeerplaatsen en het KDV een halve parkeerplaats breed. Dit zou betekenen dat bakfietsen elkaar niet kunnen passeren, ook lijkt het voor ambulances niet mogelijk om het gebouw te bereiken. –Door het tekort aan parkeerplaatsen zullen veel mensen "even" dubbel parkeren in de Haagbeuklaan en Lindenlaan. –De hoek Notenlaan/Haagbeuklaan zal nog verkeersonveiliger worden. Automobilisten hebben de neiging om de hoek af te snijden. Het appartementengebouw ontnemt het zicht op het verkeer na de hoek. Vooral voor fietsers is dit gevaarlijk.	–Zie ons antwoord onder 3.b. –Zie ons antwoord onder 2.d. –Zie ons antwoord onder 2.d. –Zie onze antwoorden onder 2.b., 2.c., en 2.d. –Het bouwplan en de parkeerplekken zijn dusdanig gesitueerd dat het zicht voor verkeersdeelnemers op de hoek Notenlaan/Haagbeuklaan niet wordt belemmerd.	Ja, zie verwijzing
l.	De huidige tekeningen waarop de inrichting van de parkeerplaatsen staan, hebben een dusdanig lage	Op 16 februari 2023 hebben wij het gevraagde bestand via email toegestuurd.	Nee

	resolutie, dat het niet mogelijk is om de afmetingen en verhoudingen goed te zien. Zou u ons een scherpere versie kunnen sturen?		
m.	Kan meer in detail worden weergegeven hoe de verkeersbewegingen van het halen en brengen van de kinderen in combinatie met de verkeersbewegingen van de appartementsbewoners en de bezoekers van het MOC gebouw gaan plaatsvinden?	Zie onze antwoorden onder 2.b. en 2.d. Daarnaast wordt opgemerkt, dat de wegen rondom het bouwplan ruim voldoende capaciteit bieden voor het gelijktijdig afwikkelen van het bewonersverkeer, verkeer ten behoeve van het kinderdagverblijf en verkeer ten behoeve van het MOC gebouw.	Ja, zie verwijzing
n.	Is er een concreet plan beschikbaar voor de groenvoorziening? Zo ja, kunt u ons dat toezenden?	Zie ons antwoord onder 2.g.	Nee
o.	Wij realiseren ons dat betaalbare woningen hard nodig zijn, ook in onze "achtertuin". Als het appartementengebouw lager en kleiner zou zijn b.v. 10-12 appartementen minder, zou het veel beter passen in de omgeving.	De regio heeft een gezamenlijke woningbouwopgave vastgesteld. In de stad Amstelveen is de behoefte aan woningen heel groot. De gemeente wil voorzien in betaalbare woningen en heeft daartoe beleid vastgesteld. Dit plan voorziet grotendeels in de bouw van woningen in het middensegment. Daarnaast is vanwege efficiënt ruimtegebruik en het behoud van het gemeentelijk monument een gebouw van enige omvang nodig om de economische uitvoerbaarheid van het plan te waarborgen. Zoals wij in ons antwoord onder 2.e. uiteen hebben gezet, achten wij het bouwplan stedenbouwkundig goed inpasbaar.	Nee
5.	Arag namens cliënt Per e-mail ontvangen op 31 januari 2023		
a.	Bij deze zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan is als bijlage 2 toegevoegd de zienswijze tegen het ontwerp van de Startnotitie. Vele punten van deze zienswijze zijn nog steeds relevant en daarom wordt verzocht deze zienswijze te zien als deel van de huidige zienswijze. Eveneens ontvangt u een statement tegen het ontwerp van de Startnotitie waarin tezamen met 82 bezorgde buurtbewoners zorgen zijn geuit over de (toen nog) voorgenomen ontwikkelingen (bijlage 3). Cliënt voelt zich door uw gemeentebestuur niet gekend in zijn zorgen en bedenkingen over de plannen.	Voor wat betreft de verwijzing naar de eerder naar voren gebrachte zienswijzen tegen het ontwerp van de Startnotitie, verwijzen wij naar de door ons daarop gegeven antwoorden. Onzes inziens zijn de ingekomen zienswijzen zorgvuldig behandeld in de desbetreffende Nota van Beantwoording. Dat onze afwegingen niet hebben geleid tot de door indiener gewenste uitkomst doet hier niets aan af.	Nee
b.	Het mogelijke bouwoppervlakte naast de woning van indiener gaat nagenoeg verdubbelen. Hij zal hierdoor aan moeten gaan kijken tegen een gigantische extra bouwmassa. Tevens is de nieuwe bouwhoogte van achttien meter een verhoging van ca. 160% ten opzichte van de huidige maximale bouwhoogte van zeven meter. Deze mogelijkheden leiden tot een grote	Voor de stedenbouwkundige inpassing van het plan verwijzen wij naar ons antwoord onder 2.e. en voor het gestelde over uitzicht en dag- en zonlichttoetreding naar ons antwoord onder 2.h. Daarbij merken wij aanvullend op dat de afstand van het nieuwe gebouw tot aan de woning van indiener ruim 30 meter is. Een dergelijke afstand achten wij in een stedelijke omgeving alleszins acceptabel.	Nee

	vermindering van dag- en zonlichttoetreding, een grotere schaduwwerking en een verslechtering van het uitzicht. De impact van de bouwmassa is weergegeven in bijlage 4.		
c.	De voorgenomen bouwmassa's zijn absoluut niet passend in de omgeving. De bouwwerken zijn hoger en breder dan de omliggende bouwwerken en staan niet in verhouding tot het aanliggende kerkgebouw/kinderdagverblijf. Verder zal de voorgestelde bouwmassa een gesloten front gaan vormen tussen de lage bebouwing ten zuiden van de Lindenlaan en de Haagbeuklaan en de meer opgaande bebouwing ten noorden daarvan. Nu vormt de ontwikkelingslocatie, met het opvallende kerkgebouw, een goede overgang. De overgang zal veranderen in een front. Stedenbouwkundig valt hier volgens cliënt veel op aan te merken.	Voor de stedenbouwkundige inpassing van het plan verwijzen wij naar ons antwoord onder 2.e.	Nee
d.	Voorts heeft cliënt grote moeite met het wegbestemmen van het bestaande groen, waarvoor geen enkele compensatie zal plaatsvinden.	Zie ons antwoord onder 2.g.	Nee
e.	Er bestaan ernstige zorgen over de akoestische gevolgen van de mogelijkheid om 57 wooneenheden en een kinderdagverblijf te realiseren. Weliswaar heeft u hier de nodige onderzoeken naar gedaan, maar de ervaring leert dat de overlast van stemgeluid en spelende kinderen lastig te modelleren is. Eveneens bestaan zorgen over de akoestische gevolgen van de forse toename van verkeer, als gevolg van extra haal- en brengbewegingen. Het plan vereist dat rondom de tuin geluidsschermen gerealiseerd worden. Dit biedt mogelijk een oplossing voor geluidsoverlast afkomstig van de buitenruimte van het kinderdagverblijf, maar er wordt sterk betwijfeld in hoeverre hiermee de totale geluidsoverlast wordt voorkomen. Daarbij komt dat het ontwerpbestemmingsplan niet louter een kinderdagverblijf toestaat. De gebruiksmogelijkheden zijn veel ruimer. Zo zullen ook de toegestane (weliswaar ondergeschikte) detailhandel en horeca voor extra overlast gaan zorgen. U heeft onvoldoende inzichtelijk	In de paragrafen 6.2 en 6.9 van de toelichting van het bestemmingsplan hebben wij de geluidssituatie van het plangebied gemotiveerd beoordeeld. Hoewel alleen de Lindenlaan is gelegen in een geluidzone op grond van de Wet geluidhinder, hebben wij ook inzicht gegeven in de geluidbelasting vanwege de Haagbeuklaan en de Notenlaan. Daaruit is gebleken dat de geluidbelastingen niet onaanvaardbaar hoog zijn. Daarnaast hebben wij voor de maatgevende geluidbron van het nieuwe kinderdagverblijf, het stemgeluid van de kinderen die zullen spelen op de buitenspeelsterrein, bij gebrek aan een wettelijk toetsingskader aansluiting gezocht bij de geluidnormen uit het Activiteitenbesluit. Met het plaatsen van een geluidsscherm van 2,5 meter hoog wordt aan deze normen voldaan. Uit het onderzoek blijkt voorts dat geen sprake is van cumulatie van geluidbelasting, omdat bij geen enkele geluidgevoelige bestemming de voorkeurswaarde en/of de streefwaarde door twee verschillende bronnen wordt overschreden. In het vigerende bestemmingsplan worden door middel van de bestemming 'Maatschappelijk' reeds dezelfde gebruiksmogelijkheden toegestaan. Ten opzichte van dat bestemmingsplan wordt alleen het gebruik als kinderdagverblijf toegevoegd.	Nee

	gemaakt wat de maximale geluidsbelasting kan zijn van alle toegestane gelijktijdig mogelijke functies tezamen.		
f.	Met de komst van het plan ontstaat een verkeersonveilige situatie, vanwege een toename van fiets- en autoverkeer. De huidige omliggende infrastructuur biedt in de bestaande situatie al reden tot zorg, maar met de komst van het kinderdagverblijf – en alle functies die ook c.q. daarbij zijn toegestaan – worden de zorgen vergroot. Daar komt bij dat het plan weinig ruimte biedt voor een veilige ontsluiting van de gebouwen en bijbehorende functies. De mogelijkheid om parkeerplekken te realiseren naast de uitritten zorgt eveneens voor een verslechterde verkeerssituatie ter hoogte van de uitritten op de Notenlaan en de Hagenbeuklaan.	Zie onze antwoorden onder 2.b, 2.d. en 3b.	Ja, zie verwijzing
g.	Het ontwerpbestemmingsplan is niet transparant, omdat geen duidelijkheid is geboden rondom bijvoorbeeld: a. het soort vervoer van de verwachte bezoekers van het kinderdagverblijf en de daarbij komende parkeerdrukke; b. de plannen van inrichtingen & beplanting en; c. het rapport m.b.t. de deelmobiliteit.	Ten aanzien van de punten a en b verwijzen wij naar onze antwoorden onder 2.b, d. en g. Ten aanzien van punt c merken wij op, dat op de Lindenlaan, nabij Da Vinci, een deelauto aanwezig is. De huidige aanbieders geven aan dat, op basis van de huidige vraag, het niet is gewenst de huidige capaciteit te vergroten door deelauto's aan te bieden op de Haagbeuklaan. Bij een toenemende vraag zal dit wel gebeuren. Alsdan kan altijd worden voorzien in één of meerdere standplaatsen. Toepassing van deelmobiliteit betekent immers een lagere parkeernorm en dat leidt tot meer ruimte in de parkeerbalans.	Nee
h.	Er is volgens u sprake van een grote hoeveelheid bijlagen (bijvoorbeeld de bijlagen bij de omgevingsvergunningaanvraag), echter zijn niet alle bijlagen digitaal ter inzage gelegd en is er verzuimd te publiceren hoe deze opgevraagd kunnen worden. Daarom verzoek ik u de missende documenten en bijlagen integraal aan mij toe te sturen.	Op grond van artikel 3:11, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht leggen wij het ontwerp van het te nemen besluit ter inzage met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp. Onzes inziens hebben wij hieraan in ruim voldoende mate voldaan. Bovendien hebben wij een informatie avond georganiseerd op 17 januari 2023 in het kerkgebouw. Tijdens deze avond was een ieder in de gelegenheid om vragen te stellen en nadere informatie op te vragen. Indiener was op de avond aanwezig, maar heeft dergelijke vragen niet gesteld. In de bekendmaking van de terinzagelegging wordt onder meer verwezen naar onze balie Bouwen en het desbetreffende telefoonnummer. Aan deze balie had ook, al dan niet telefonisch, om de gewenste informatie kunnen worden gevraagd. De stukken die wij niet ter inzage hebben gelegd betreffen vooral details en berekeningen op grond van het Bouwbesluit. Indiener maakt	Nee

		onvoldoende concreet welke stukken hij dan toegestuurd zou willen krijgen.	
i.	Eveneens verzoek ik u om mij een termijn van vier weken te geven om, indien nodig, deze zienswijze aan te vullen. Ook verzoek ik u niet over te gaan tot de ongewijzigde vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan.	Gelet op ons antwoord onder 2.h. is een verlenging van de termijn met vier weken niet nodig. Het bestemmingsplan is door ons gewijzigd vastgesteld.	Nee
6.	Per e-mail ontvangen op 31 januari 2023		
a.	De documenten m.b.t. de aanvraag omgevingsvergunning zijn niet gepubliceerd. Ook werd niet gepubliceerd op welke wijze deze verkregen kunnen worden. Na hierover contact opgenomen te hebben, werden documenten toegestuurd, echter ook deze nazending leverde geen compleet dossier op (bv er zijn 60 bijlagen onderdeel van de ontwerp omgevingsvergunning?) Bijvoorbeeld ook bijlagen 1- 24 ontbreken (overzicht begint bij nr. 25). Ook andere relevante documenten ontbreken: –Een verkeersveiligheidsonderzoek; –inrichtings- en groenplan; –de toegezegde studie naar deelmobiliteit –het onderzoek naar parkeren ivm MOC gebouw. Hierdoor is het onmogelijk een inhoudelijk complete zienswijze in te dienen. Wij verzoeken u dan ook het dossier aan te vullen, opnieuw te publiceren en ons daarbij in de gelegenheid te stellen onze zienswijze aan te vullen en/of opnieuw in te dienen.	Zie onze antwoorden onder 2.b., 2.g., 4.g, 5.g. en 5.h.	Nee
b.	De plannen m.b.t. het appartementengebouw zijn ongewijzigd - en daardoor blijven de bezwaren gelijk aan die, zoals verwoord tegen het ontwerp van de Startnotitie.	Zie ons antwoord onder 5.a.	Nee
c.	De kavel is te klein voor de voorgenomen plannen. Het appartementengebouw is te hoog, te breed en te massief. Het is niet in proportie met de omgeving - torent uit boven Zomerlindepad en Haagbeuklaan, komt (incl. balkons) op de hoek Haagbeuklaan- Notenlaan vrijwel tot het trottoir - waardoor een 'knijp' ontstaat in de Haagbeuklaan. De helft van het groen maakt plaats voor steen. Het neemt zoveel ruimte in dat er voor	Voor de stedenbouwkundige inpassing van het plan verwijzen wij naar ons antwoord onder 2.e.	Nee

	voldoende parkeerplaatsen en voor groen geen plaats is en normen moeten worden losgelaten (parkeerplaatsen omlaag en geluid omhoog).		
d.	De bouwhoogte van het appartementengebouw is in de Startnotitie vastgelegd op 16,5 meter. Dit is meer dan 2x de hoogte van onze woning (7,5 m). Op de overzichtstekening (figuur 18 bij het ontwerpbestemmingsplan) staat nu 18 m ingetekend. Een (verdere) verhoging is voor ons niet acceptabel.	In paragraaf 4.3 van de Startnotitie is als uitgangspunt voor het nieuwe gebouw onder meer meegegeven, dat het 5 woonlagen heeft en de hoogte niet hoger mag zijn dan het plan 'Lindepark' aan de overzijde (20 meter). In paragraaf 6.1 van de Startnotitie worden de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor het plan opgesomd. Het bouwplan voldoet aan deze randvoorwaarden. Het appartementengebouw is lager dan het plan 'Lindepark' en de parkeergarage steekt maximaal 1,5 meter boven maaiveld uit. In de alinea voor de opsomming wordt voor het nieuwe gebouw een hoogte van 16,5 meter vermeld. Dit betreft de hoogte van de 5 woonlagen en is inclusief het boven het maaiveld uitstekende gedeelte van de parkeergarage dus 18 meter. Dit had wellicht duidelijker kunnen worden verwoord.	Nee
e.	Ons woongenot wordt ernstig aangetast, omdat het plan gevolgen heeft voor: –de schaduwwerking op ons perceel (schaduw in de woonkamer en minder opbrengst van onze zonnepanelen) Onduidelijk is of - zoals in de stukken staat- aan de strenge TNO norm wordt voldaan. Informatie over de in de studie gehanteerde bouwhoogte ontbreekt. De metingen op 21 maart en 21 september geven informatie over een periode van slechts 6 maanden en niet over de vereiste 10 maanden. Er blijkt verlies van bezonning. De bepalende data - 21 januari en 22 november - ontbreken. Om te aan te tonen dat aan de TNO strenge norm wordt voldaan moet er - nu er in maart en september verlies van bezonning is gebleken- gemeten worden op 21 januari en 22 november - op verschillende tijdstippen/ tijdvakken per dag. Wij vragen dan ook de studie aan te vullen, de resultaten te delen, teksten aan te passen en ons in de gelegenheid te stellen onze zienswijze aan te vullen/ aan te passen; –ons uitzicht. Wij wonen recht tegenover het bouwplan aan de Haagbeuklaan en het uitzicht op groen en lucht wordt ons benomen. Wij krijgen uitzicht op 8 (of 9?)	Zie onze antwoorden onder 2.h en 2.i.	Nee

	haakse parkeerplaatsen. De ruimtelijke randvoorwaarde (p 14 toelichting) "Het terrein aan de kant van de Haagbeuklaan moet een groen karakter krijgen vanwege het uitzicht van de bestaande woningen en ter compensatie van verlies aan openbaar groen aan de westzijde van het gebouw" wordt niet geëffectueerd. –onze privacy door inkijk.		
f.	Wij voorzien een planschade procedure wanneer het plan ongewijzigd blijft.	Zie ons antwoord onder 2.j.	Nee
g.	De toekomstige verkeersveiligheid is niet onderzocht. Niet in 2019 door Goudappel Coffeng - toen de bestemming KDV nog 'een mogelijke invulling' was, niet nadat velen aandacht voor de verkeersveiligheid vroegen bij de inspraak rond de startnotitie en niet toen herbestemming van de kerk tot KDV zeker werd. De toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de geplande woningbouw is wél berekend, maar voor het KDV niet. Dit is niet acceptabel. Het creëren van goede voorzieningen voor halen en brengen van kinderen is van essentieel belang... " (Nota Parkeernormen 2016 hfst 3.4 & 2021 hfst 6.4). Wij stellen vast dat daaraan niet wordt voldaan.	Zie onze antwoorden onder 2.b., 2.d., 3.c. en 4.k.	Ja, zie verwijzing
h.	Omdat er onvoldoende ruimte is voor 'uit het zicht' parkeren (slechts 25 parkeerplaatsen in de halfverdiepte garage) en er ook op én rond de kavel te weinig ruimte is worden 47 parkeerplaatsen op het maaiveld haaks getekend. Dit levert onoverzichtelijke en gevaarlijk situaties op, zeker in combinatie met de komst van een KDV. De komst van een KDV, BSO of school vraagt immers extra aandacht en maatregelen	Zie onze antwoorden bij 3.a. en 3.b.	Ja, zie verwijzing
i.	Op de Lindenlaan staan, in de bocht, 13 haakse parkeerplaatsen getekend. De Lindenlaan is een 50 km weg en een doorgaande fietsverbinding naar bv verschillende scholen (KKC, HWC, Amstelveen College). Om de veiligheid te verbeteren zijn in het asfalt fietsstroken gemarkeerd en werden rotondes gerealiseerd bij de Keizer Karelweg en de Van der Hooplaan. Hier in de bocht haaks parkeren wordt in het Parkeeradvies van Goudappel Coffeng ongewenst	Zie ons antwoord bij 3.b.	Ja, zie verwijzing

	gevonden. Als 'argument' om dit desondanks te realiseren wordt verwezen naar het bestaande haaks parkeren ter hoogte van de Lindenhof. De situatie daar - een kleinschalig woongebouw- is echter niet te vergelijken met die ter hoogte van de kerk; onoverzichtelijk door de bocht, de in/uitritten van Haagbeuklaan, de ventweg aan de ene en Lindenhof aan andere kant en alle mobiliteit door het KDV. In plaats van toe te werken naar méér veiligheid, wordt een onoverzichtelijke situatie met meer ónveiligheid gecreëerd.		
j.	De voorliggende situatietekening geeft daarnaast aanleiding tot de volgende onduidelijkheden, vragen en zorgen: –Het van 2 kanten haaks in-uitparkeren aan het einde van de Haagbeuklaan bij de ventweg; –het tweezijdig haaks parkeren op de toegang naar de ingang van het KDV en het woongebouw en de inrit van de parkeergarage. Zijn deze wegen smaller dan de norm van 6 m? Hoe smaller de weg - hoe meer manoeuvreren en des te gevaarlijker de situatie, tenzij de parkeervakken breder zijn; –de route richting KDV, die moet worden gedeeld door zowel voetgangers, (bak) fietsen als haaks in-en uitparkerende auto's; –het 'plein', dat aan 3 zijden wordt begrensd door parkeerplaatsen, waar als in een 'fuik' 1/3 van de brengende/halende personenauto's in rijdt (bijlage 16) en moet parkeren & keren; –de doorgang naar de ingang van het KDV. Bij de gevel staat één doorgang die smaller lijkt dan 1 parkeerplaats, maar tegelijk moet worden gebruikt door auto's, (bak-) fietsen en voetgangers; –de manier waarop de levering van, voor het exploiteren van een groot KDV benodigde, goederen en het afvoeren van afval gaat plaatsvinden. Dit is niet geregeld, itt de Regels Ontwerp Bestemmingsplan hfst 9.3.2;	Zie onze antwoorden onder 2.b., 2.d., 3.b., 3.c., 4.h. en 4.k. Aanvullend merken wij op, dat bevoorrading van het kinderdagverblijf plaats kan vinden vanuit de parkeerkoffer waarin voldoende ruimte is voor laden en lossen, zonder het overige verkeer te hinderen. Daarmee wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 9.3.2 van het bestemmingsplan.	Ja, zie verwijzing

	–de situatie die ontstaat wanneer 's ochtends en 's avonds 160 kinderen in korte tijd naar en van het KDV worden gebracht en gehaald; –het 'dubbeltellen' met parkeerplaatsen voor bewoners, gezien de openingstijden KDV van 7.30 - 18.30. Bewoners zijn nog niet weg/ al terug wanneer het KDV open is; –de hoek Haagbeuklaan - Notenlaan. Hier is nu al, komend van de Populierenlaan, nauwelijks zicht op van rechts komend verkeer uit de Notenlaan. Ook snijden van de Haagbeuklaan links afslaande auto's de bocht af. Door de inrit van de garage en 6x haaks parkeren wordt de situatie onoverzichtelijker en onveiliger.		
k.	Er is geen inrichtingsplan waarop te zien is hoe de randvoorwaarden (ontw best plan 2.2.1) en gedane toezeggingen concreet worden, bv: –hoe op het plein voor de kerk 'verblijfskwaliteit wordt toegevoegd', met 'ruimte voor levendigheid'; –hoe het plein zo rustig wordt ingericht, dat de kerk het middelpunt blijft; –waar het stallen van fietsen, scooters, bakfietsen enz. voor zowel bewoners, bezoekers, personeel en ouders wordt geregeld; –waar oplaadpalen t.b.v. elektrische auto's komen; –hoe nooduitgangen van het woongebouw en het KDV aansluiten op omgeving of verzamelplek; –of de deur tegenover onze woningen uitsluitend gebruikt zal worden als nooduitgang of als een tweede in-/uitgang vanwege de aantrekkelijkheid als korte route voor een deel van de bewoners.	Naar aanleiding van het aanvullende rapport van Goudappel is het inrichtingsplan aangepast, waardoor het plein en de toegang tot het voormalige kerkgebouw gemakkelijk toegankelijk zijn voor fietsers en voetgangers. In het plan worden geen oplaadpalen voor elektrische voertuigen voorzien. Buurtbewoners kunnen plaatsing van dergelijke palen bij de gemeente aanvragen. Deze aanvragen worden beoordeeld aan de hand van het daarvoor geldende beleid. De deur in het appartementengebouw die uitkomt op de eigen tuin is een nooddeur die nodig is vanuit het oogpunt van brandveiligheid.	Nee
l.	Er is geen groenplan waarop te zien is zijn hoe de randvoorwaarden (ontw best plan 2.2.1) en gedane toezeggingen concreet worden, bv: –hoe het 'landschapsontwerp' "voorziet in een openbaar aantrekkelijk toegankelijk groen maaiveld. Door de groene inrichting wordt bewerkstelligd dat hittegolven minder lang in de stad blijven hangen"; –hoe wordt gerealiseerd dat "het terrein aan de kant van de Haagbeuklaan een groen karakter krijgt	Zie ons antwoord onder 2.g.	Nee

	vanwege het uitzicht van de bestaande woningen en ter compensatie van verlies aan openbaar groen aan de westzijde van het gebouw; –op welke wijze “veel groen” (brief omwonenden 12-2022) wordt gerealiseerd; –waar de vervangende Noorse esdoorn wordt geplant; –hoe en waar een groen verblijfsgebied ontstaat (startnotitie p 17); – hoe door beplanting hinderlijke lichtuitstraling uit de parkeergarage aan alle zijden wordt voorkomen.		
m.	In de startnotitie is de parkeernorm voor de 34 middeldure appartementen naar beneden bijgesteld van 1,4 parkeerplaatsen (normen 2016) naar 1 parkeerplaats per woning. In de tekst werd dit als volgt gemotiveerd: deze woningen zijn voor “.... een doelgroep waarvan de ervaring leert dat deze een lager dan gemiddeld autobezit hebben”. Deze ‘ervaring’ heeft in de Nota P normen 2021 niet geleid tot het opnemen van een afwijkmogelijkheid op basis van ‘middelduur’. De norm is in zone C 1,4 P per middelduur appartement. Afwijken van de norm is mogelijk in specifiek benoemde situaties, bv bij deelmobiliteit. Hierdoor vervalt het enige argument voor het verlagen van de parkeernorm. Wij maken bezwaar tegen de oneigenlijke verlaging van de norm en vragen u de normering aan te passen.	De parkeernorm voor dit plan hebben wij in de startnotitie vastgesteld. De daarbij behorende uitgangspunten zijn nog steeds van toepassing. Eventuele afwijkingen van de algemeen geldende parkeernormen worden per bouwproject beoordeeld en vastgesteld.	Nee
n.	De norm voor vrije sector appartementen werd in 2021 verhoogd van 1,4 naar 1,6 parkeerplaatsen per woning. Volgens deze norm zijn voor de woningen 85 parkeerplaatsen nodig ($34 \times 1,4 P = 48 P$ & $23 \times 1,6 P = 37 P$).	Zie ons antwoord onder 6.m.	Nee
o.	De berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen is - ook wanneer de normen uit 2016 worden gehanteerd - naar onze mening niet correct. Er staat b.v. dat, wanneer op een werkdag gedurende de nacht 100% bewoners aanwezig is, er een parkeervraag is van 50 P plaatsen. Dit is minder dan 1 parkeerplaats per woning! De berekening met naar beneden bijgestelde parkeernorm: 34 woningen $\times$ 1 P = 34 P en 23 woningen $\times$ 1,4 P = 32 P. Totaal = 66	Zie ons antwoord onder 2.b.	Ja, zie verwijzing

	parkeerplaatsen als parkeervraag van de bewoners. Een verschil van maar liefst 16 parkeerplaatsen. Op bv zaterdagavond - wanneer de tabel incl. bezoekers op een overschot van 9 P eindigt, wordt dit een tekort van 7 P.		
p.	Omdat in 2019 niet bekend was welke bestemming de kerk zou krijgen, is voor het KDV de Parkeernota 2021 van toepassing. Het KDV heeft volgens het onderzoek Geluid (bijlage 16) een BVO van 1.350 m ² . Met de norm van 1,4 parkeerplaats per 100 m ² zijn 19 parkeerplaatsen benodigd in plaats van de huidige 15,6 parkeerplaatsen. Wij verzoeken u de berekeningen opnieuw uit te voeren, de resultaten te delen, teksten aan te passen en ons in de gelegenheid te stellen onze zienswijze aan te vullen/ aan te passen.	Zie ons antwoord onder 2.b.	Ja, zie verwijzing
q.	In de Parkeernota 2021 zijn o.a. normen opgenomen voor openbare elektrische oplaad infrastructuur. Wij gaan er van uit dat - om te voorkomen dat het parkeergebied al bij aanleg 'gedateerd' - deze normen worden toegepast. Omdat er geen inrichtingsplan is, is onduidelijk waar elektrische auto's kunnen opladen.	Zie ons antwoord onder 6.k.	Nee
r.	Deelmobiliteit levert een bijdrage aan het verlagen van de parkeerdruk. In de raadsvergadering van maart 2020 werd de startnotitie behandeld. BBA diende een motie in m.b.t. onderzoek naar deelmobiliteit in dit plan. Wethouder Gordon zegde, namens de ontwikkelaar, dit onderzoek toe. De motie daarop werd ingetrokken. Is dit onderzoek uitgevoerd? Wat waren de uitkomsten? Onderschreef de gemeente de uitkomsten? Is het onderzoeksrapport openbaar en waar is het te vinden? Waarom staan de uitkomsten niet in de plannen?	Zie ons antwoord onder 5.g.	Nee
s.	De vele activiteiten in het MOC gebouw hebben een divers karakter: sociaal, horeca, sportief, kleinschalige bedrijvigheid . Er zijn onvoldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Er wordt geparkeerd op bijvoorbeeld de. Haagbeuklaan, Notenlaan & Peppelerf. In de nieuwe situatie neemt de parkeerdruk verder toe. De gemeente is bekend met deze problematiek. In de Nota van Beantwoording (jan 2020, p 9) staat dat de uitwerking van een onderzoek naar extra parkeermogelijkheden	In de genoemde Nota van Beantwoording staat tevens vermeld dat de parkeerbehoefte vanuit het MOC-gebouw geen betrekking heeft op de ontwikkeling van dit project. Zie voorts ons antwoord onder 4.g.	Nee

	nog moet plaatsvinden. Het is januari 2023 - 3 jaar later: wat zijn de uitkomsten, wat is de stand van zaken?		
t.	Het KDV staat te dicht bij omliggende bebouwing, de Lindenlaan ligt te dicht bij het KDV Er kan - ondanks een geluidsscherm van maar liefst 2,5 m - niet aan de normen voor geluidshinder voldaan worden. Het probleem wordt niet opgelost maar er wordt voorgesteld de normen aan te passen en hogere waarden vast te stellen.	Zie ons antwoord onder 5.e.	Nee
u.	Vragen en opmerkingen bij de regels van het ontwerp bestemmingsplan: –Art. 7.2.3 en 7.2.4; welke bijbehorende bouwwerken (75 m2, 4 ½ m hoog!) worden hier bedoeld, waar zouden deze gebouwd worden? –Art 9.1; maar liefst 25 % van het gebouw mag 5 m hoger zijn dan de maximale bouwhoogte? Dit is niet acceptabel. Is een dergelijke overschrijding aan de orde in de voorliggende aanvraag? –Art 9.4; welke bouwwerken worden voorzien i.v.m. warmte koude opslag (WKO)? Welke omvang hebben dergelijke bouwwerken, die blijkbaar net zo hoog als het gebouw mogen zijn? –Art 14.2; “Met een omgevingsvergunning kan eenmalig worden afgeweken van artikel 15.1 voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in artikel 15.1 met maximaal 10%”. Artikel 15 is de slotregel?. Wordt in de voorliggende aanvraag omgevingsvergunning een beroep gedaan op het afwijkingsartikel?	–In de begripsbepalingen van het bestemmingsplan is het begrip ‘bijbehorend bouwwerk’ als volgt gedefinieerd: uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd gebouw, of ander bouwwerk, met een dak. Deze bouwwerken mogen in de bestemming ‘Wonen’ uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd. –In artikel 9.1 lid c is bepaald dat ten behoeve van plaatselijke verhogingen op het gebouw, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers, trappenhuizen en lichtkappen en technische voorzieningen overschrijding van de maximum bouwhoogte is toegestaan tot 25% van het dak(vlak) met niet meer dan 5 meter. Het bouwplan voorziet niet in deze maximale overschrijding. –De installatie ten behoeve van de WKO wordt geplaatst in het nieuwe appartementengebouw. –In artikel 14 wordt het overgangsrecht geregeld. Dit recht is niet van toepassing op de nu te verlenen omgevingsvergunning voor het bouwen. In artikel 14.2 wordt verwezen naar artikel 15.1, terwijl dit artikel 14.1 moet zijn. Wij hebben dit aangepast.	Ja, de verwijzingen in artikel 14.2 zijn aangepast van artikel 15.1 naar artikel 14.1.

v.	Vragen en opmerkingen bij de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan: –§ 1.3; “Dit bestemmingsplan vervangt gedeeltelijk de volgende bestemmingsplannen: 1. Amstelveen Midden West (vastgesteld 26 november 2008)” in december 2022 werd een nieuw bestemmingsplan vastgesteld. Waarom wordt dit niet genoemd? –§ 2.2.1; toegankelijkheid gebouwen voor mindervaliden. Op de geveltekening staat de nooduitgang (2de entree?) met trap naar het maaiveld. Is dit een acceptabele vluchtroute voor mindervaliden? –§ 2.2.2.1 Programma Kerkgebouw “....het gemeentelijke monument wordt behouden.... Dit heeft betrekking op ..., het doopvont en de klokkentoren, inclusief de klok...” Hier ontbreekt de doopkapel. Ook in 6.1.2 staat de doopkapel niet vermeld. –§ 2.2.2.2; Op 22 december 2021 is door de initiatiefnemer een aanvraag om de afgifte van een omgevingsvergunning voor het bouwen ingediend. Door middel van onderstaande afbeeldingen wordt een indruk gegeven van de beoogde nieuwe situatie. Waarom betreft het een ‘indruk’ en zijn er geen afbeeldingen opgenomen die conform de ingediende vergunningsaanvraag zijn? –§ 2.2.2.3; “De Klokkentoren komt op het plein goed tot zijn recht” Volgens de schetsen staat de toren meer op de hoek van 2 series haakse parkeerplaatsen dan op het plein? –“Het appartementengebouw komt dicht bij de woningen aan het Zomerlindepad te staan dan de huidige pastorie” Het gebouw komt ook dichtbij aantal woningen aan Haagbeuklaan.	–Op het moment dat het ontwerpbestemmingsplan Haagbeuklaan 1-3 ter besluitvorming werd aangeboden was het nieuwe bestemmingsplan voor Amstelveen Midden West nog niet door de gemeenteraad vastgesteld. Nu dat inmiddels is gebeurd, wordt de tekst in paragraaf 6.13.2 daarop aangepast. De tekst in paragraaf 1.3 wordt niet aangepast, omdat het plangebied geen deel uitmaakt van het bestemmingsplan ‘Midden West 2022’. Daarom geldt ter plaatse van het plangebied nu nog het bestemmingsplan ‘Midden West’, dat in 2008 is vastgesteld. –Het bouwplan voldoet aan afdeling 6.10 van het Bouwbesluit. –In de redengevende beschrijving van het gemeentelijke monument wordt de doopkapel ook aangeduid als doopvont. Met deze begrippen wordt dus hetzelfde bedoeld. –In deze paragraaf zijn bouwtekeningen die behoren bij de aanvraag om omgevingsvergunning en daarop gebaseerde artist impressions opgenomen. –De haakse parkeervakken aan de Lindenlaan worden niet aangelegd. Zie ons antwoord onder 3.b. –Ten opzichte van de bestaande situatie is dit juist, maar ingevolge het vigerende bestemmingsplan kan bebouwing ook dicht bij de Haagbeuklaan worden gerealiseerd.	Ja, § 6.13.2 van de toelichting is aangepast.
----	---	--	--

–“De verlichting in de parkeerkelder...dankzij de nieuwe roosters wordt overbodig lichtstraling naar de burens aan Zomerlindepad voorkomen” Er zijn ook burens aan Notenlaan en Haagbeuklaan. Worden deze nieuwe roosters daar ook toegepast? –“De kwaliteit die de plek als verblijfsgebied kan toevoegen aan dit deel van de wijk en de mogelijkheid voor het toevoegen en compenseren van groen op de kavel dient te worden benut en in het plan te worden vormgegeven....” Hoe en waar wordt groen op de kavel gecompenseerd en toegevoegd? –§ 3.2.2; Bouwen is alleen toegestaan binnen het bouwvlak, maar voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde is een uitzondering gemaakt. Dergelijke bouwwerken zijn onder voorwaarden ook buiten het bouwvlak mogelijk. Welke bouwwerken worden hier bedoeld? Buiten het bouwvlak betekent in het (resterende) groen? –§ 6.12; Het aantal verkeersbewegingen ten gevolge van KDV staat niet vermeld. Het verkeersmodel Noord Holland Zuid 3.0 2030 TH is niet te vinden- betreft het een rekenmodel of metingen? Zijn er t.b.v de plannen tellingen verricht? –De conclusie dat “...derhalve ruim voldoende capaciteit is om de toename van de extra verkeersbewegingen ten gevolge van de nieuw te bouwen woningen op te vangen. Daarnaast is er nog voldoende restcapaciteit voor de invulling van de maatschappelijke bestemming in de kerk” wordt onvoldoende onderbouwd –§ 6.5; aannemelijk is dat de oude olietank t.b.v. de verwarming van de kerk en de pastorie niet is verwijderd. –§ 6.6; “De bouw biedt kansen...het is goed in te zetten op”. Vage en algemene tekst. Op welke manier wordt dit concreet gemaakt?	–De roosters worden aan alle zijden van de parkeergarage toegepast. –Zie ons onder antwoord .2.g. –Voorbeelden van bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn erfafscheidingen, palen en masten. In artikel 3 van het bestemmingsplan wordt geregeld welke bebouwing op gronden met de bestemming ‘Groen’ mag worden opgericht. –Het aantal verkeersbewegingen ten behoeve van het kinderdagverblijf bedraagt tussen de 350 en 430 mvt/etmaal. Het regionale verkeersmodel Noord-Holland Zuid is een verkeersmodel dat op basis verschillende parameters, zoals bevolkingsgroei en ruimtelijke plannen de verkeersgeneraties berekent in het planjaar 2030 en 2040. Als basis wordt hiervoor het jaar 2018 gebruikt. Het model wordt gekalibreerd op basis van daadwerkelijke tellingen. –Uit ons voorgaande antwoord en het gestelde in paragraaf 6.12 kan niet anders dan worden geconcludeerd dat de capaciteit van de omliggende wegen voldoende is om de extra verkeersbewegingen ten gevolge van de nieuwe woningen en het kinderdagverblijf op te vangen. –De olietank is vooralsnog aanwezig en wordt verwijderd tijdens het bouw- en woonrijp maken van de gronden binnen het plangebied. –De uitvoering van de bouwwerkzaamheden biedt kansen voor circulair bouwen. Deze vorm van bouwen kan echter vooralsnog niet verplicht worden voorgeschreven.	
---	---	--

	–§ 6.7; Ecologie - Er is een werkprotocol opgesteld zie bijlage 10. Bijlage 10 ontbreekt –§ 6.13.2; Voorzien wordt slechts in de minimaal vereiste 10% compensatie. Dit is onvoldoende, past niet bij de ambitie de kwaliteit van het gebied te verbeteren.	–Het ecologisch werkprotocol ontbreekt niet. Het is als bijlage 10 toegevoegd aan de toelichting van het, op ruimtelijke plannen.nl raadpleegbare, ontwerpbestemmingsplan. –In de keur van het waterschap is bepaald, dat bij nieuwe bebouwing en aanleg van nieuwe verharding naast de bestaande wateroppervlakte extra open water zal worden toegevoegd ter grootte van 10% van die verharding. Met de in het plan voorziene aanleg van oppervlaktewater, wordt aan deze norm voldaan.	
w.	Dat in de toelichting (art 4.1.1) de 52 ontvangen reacties met bezwaren, vragen en zorgen - waaronder één die 82x werd ondertekend, de volle publieke tribune en de vele insprekers bij de Raadscommissie niet worden genoemd doet geen recht aan de weerstand die de plannen oproepen. Wél is het typerend voor de manier waarop de gemeente omgaat met bewonersparticipatie.	De reactie over het concept van de Startnotitie zijn bij de vaststelling daarvan uitgebreid behandeld. De vastgestelde Startnotitie is het uitgangspunt van dit bestemmingsplan.	Nee
x.	Dat de bewonersbrief (21 dec 2022) uitsluitend in het Nederlands gesteld is, terwijl bekend is dat de wijk een internationaal karakter heeft, is onbegrijpelijk en verwijtbaar.	In artikel 2:6 van de Algemene wet bestuursrecht is bepaald, dat bestuursorganen en onder hun verantwoordelijkheid werkzame personen de Nederlandse taal gebruiken, tenzij bij wettelijk voorschrift anders is bepaald.	Nee
y.	Dat - na 3 jaar- de publicatie van stukken en start van de reactietermijn van 6 weken plaatsvindt 2 dagen vóór 2 weken kerstvakantie is minstens 'uiterst ongelukkig'.	De termijn van 6 weken is ruim voldoende om tot een reactie te kunnen komen.	Nee
z.	Publicatie op gemeentepagina Amstelveens Nieuwsblad heeft niet plaatsgevonden	De terinzagelegging van de ontwerpbesluiten is gepubliceerd in het digitale Gemeentebblad en een kring van omwonenden hebben een brief daarover ontvangen.	Nee
aa.	Sommige bijlagen/tekeningen hebben een te lage resolutie en zijn hierdoor niet goed te lezen.	Zie ons antwoord onder 6.a.	Nee
7.	Per e-mail ontvangen op 1 februari 2023		
a.	Deze zienswijze is gelijklopend aan de zienswijze onder 6. Aanvullend worden de volgende vragen gesteld en opmerkingen gemaakt: –waar komt de warmte en koud opslag (WKO) en waar komen de bijbehorende apparaten. –waar vinden de boringen plaats? –wat is het geluidsniveau van deze voorziening en aan welke normen moeten ze aan voldoen?	Zie onze antwoorden onder 6. Aanvullende merken wij het volgende op. Alle boringen ten behoeve van de WKO vinden plaats onder het gebouw en de installatie wordt in pandig gerealiseerd. Volgens de geluidnorm voor warmtepompen mag het geluidsniveau van de buitenunit maximaal 40 dB(A) bedragen. In overeenstemming met de meetmethode uit de regeling Bouwbesluit mag het geluidsniveau voor buitenunits met een afzonderlijke instelling voor de avond/nacht – de zogeheten 'silent mode' – echter met -5 dB worden gecorrigeerd.	Nee

	–ik heb het idee dat de gemeente als totaliteit en ook de politiek dit project willens en weten doordrukken, waarbij met de rechten, wensen en bezwaren van de betrokken bewoners totaal geen rekening wordt gehouden.	Dit betekent dat de gemeten waarde overdag (tussen 07.00 uur en 19.00 uur) maximaal 45 dB mag bedragen. Voor de avond en nacht (tussen 19.00 en 07.00 uur) geldt een maximum van 40 dB(A). De bepalingsmethode voor de geluidseisen is vastgelegd in het Bouwbesluit. Deze methode is een geluidmeting op locatie. Op basis van akoestische berekeningen kan men echter vooraf aannemelijk maken dat wordt voldaan aan de geluideis. Voor deze berekeningen heeft het ministerie van BZK een rekentool (ODS-bestand) laten opstellen en een daarbij behorende handleiding. De geluideisen gelden niet voor de warmtepomp zelf (uit de fabriek), maar voor een bij een woning geplaatste installatie. De warmtepomp zelf voldoet in het algemeen niet aan de 40 dB eis. Dit betekent dat de installatie op voldoende afstand van de burens moet worden geplaatst of moeten worden afgeschermd zodat de 40dB niet worden overschreden.	
8.	Per e-mail ontvangen op 1 februari 2023		
a.	Ik vind het belangrijk dat er woningen komen en ik vind dat de invulling van het kinderdagverblijf in het voormalige kerkgebouw een goede oplossing is. De schaal van de bouwontwikkeling baart mij zorgen. Er komen mijns inziens teveel parkeerplekken en er verdwijnt teveel groen om te voldoen aan de veel te ruime parkeernorm van de nota parkeernormen.	Zie onze antwoorden onder 2.b. en 2.g. Daarnaast doet het ons deugd dat u het plan in essentie ondersteunt.	Ja, zie verwijzing
b.	De nieuwe situatie ter plekke van de Appellaan, waar de in-/uitrit van de garage is gesitueerd, voldoet niet aan de verkeersveiligheid, zoals verwoord in de NEN 2443: -De lengte van de opstelruimte bij de uitrit bedraagt bij openbare garages bij voorkeur ten minste 6 m en bij niet-openbare parkeergarages en stallinggarages ten minste 5 m. De 5 meter wordt niet gehaald, omdat dit vlak aan weerszijden wordt geblokkeerd door drie parkeerplaatsen aan elke zijde. Indien hier auto's geparkeerd zijn, wordt niet voldaan aan het genoemde zichtcriterium. De eis dat de opstelruimte bij de uitrit nagenoeg vlak moet zijn, wordt gesteld in verband met het zicht vanuit stilstand op het verkeer van de aansluitende weg. De grootte van de zichtafstand is afhankelijk van de verkeersfunctie van de hoofdweg. Het nagenoeg horizontale vlak is noodzakelijk uit verkeersveiligheidsoverwegingen en voor het comfort	Aan de normen, zoals gesteld in de NEN, wordt voldaan. Een horizontaal vlak van 5 meter is noodzakelijk, omdat de automobilist anders te veel schuin omhoog zou kijken bij het verlaten van de garage en geen zicht zou hebben op verkeer op de openbare weg waar de uitrit op aan sluit. Dat is hier niet het geval. De automobilist staat al op een horizontaal vlak ter hoogte van de aansluiting op de openbare weg. De parkeerkoffer voor de ingang van de garage voldoet aan de zichtnormen die gehanteerd worden bij een parkeerkoffer. Er is voor automobilisten ruim voldoende zicht op trottoir en rijbaan bij het verlaten van de parkeerkoffer. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid heeft de aanleg van laagblijvend groen ter plaatse van de uitrit inderdaad de voorkeur. Bij de uitwerking van het beplantingsplan ten behoeve van de aanleg van het groen in het plangebied wordt hiermee rekening gehouden.	Nee

	voor het opstellen van uitrijdend verkeer. Ook is het in strijd met artikel 10.8.1 van de ASVV waarin beperking van zicht op overstekende voetgangers, vooral kinderen als oorzaak kan worden genoemd. Een situatie die bij een kinderdagverblijf niet ondenkbaar is. Het lijkt mij beter om hier laag groen aan te brengen, bijvoorbeeld gras, zodat het geheel voor de buurtbewoners veiliger en enigszins dragelijk wordt.		
c.	Het kinderdagverblijf is een goed idee. Wel zie ik graag het geluidsscherm afgedekt met groen om het uitzicht op het geluidsscherm wat te verfraaien. Ook kunnen de groene bosschages aan de kant van het Zomerlindepad worden doorgetrokken.	Ook wij zijn voorstander van het laten begroeien van het geluidsscherm. Dit aspect en de inrichting van het groen aan de zijde van het Zomerlindepad zullen onderwerp zijn bij de, in ons antwoord onder 2.g. bedoelde, uitwerking van de concrete invulling van het groen.	Nee
d.	Het is mij niet duidelijk waarom watercompensatie plaats moet vinden. Op de avond in 2019 is beloofd dat er een vrije strook tussen het water en de bebouwing zou worden vrijgelaten. Dat kan ik moeilijk rijmen met de voorgestelde watercompensatie	In paragraaf 6.13 van de toelichting van het bestemmingsplan staat beschreven waarom watercompensatie is benodigd. Kortgezegd is de compensatie noodzakelijk, omdat het beleid van het Waterschap dat voorschrijft. Het plan voorziet in 1.248 m ² extra verhard oppervlak en daarom moet minimaal 125 m ² open water worden toegevoegd. Dat gebeurt door het verbreden van de bestaande sloot aan de Acacialaan.	Nee
e.	De Appellaan is nu de facto eenrichtingsverkeer. Je kunt wel in twee richtingen rijden, maar niet tegelijkertijd. De weg is maximaal 4 meter breed als gevolg van de aan beide zijden geparkeerde auto's. Momenteel leidt dit tot wachtende auto's die een plek zoeken om elkaar te passeren. Ik mis in de stukken een integrale beschouwing van het verkeer. Het lijkt er heel erg op dat een aantal parkeerplekken lukraak in de openbare ruimte zijn gekwakt zonder zich rekenschap te geven van de gevolgen die dit heeft voor de verkeerssituatie. Dat vermoeden wordt nog eens versterkt door het haaks parkeren in een bocht, waarvan de motivering uit het stuk van GoudappelCoffeng dat het elders op de Lindenlaan ook kan (op een recht stuk weg) erg zwak is.	De Appellaan wordt niet aangepast. Verkeer vanuit en naar het appartementengebouw en kinderdagverblijf zal slechts in geringe mate gebruik maken van de Appellaan. Ontsluiting van het plangebied zal voornamelijk rechtstreeks vanaf de Lindenlaan naar de Haagbeuklaan plaatsvinden. De Lindenlaan heeft een ontsluitende functie en is geschikt voor het verwerken van dit verkeer.	Nee
f.	Ik hoop dat mijn privacy wordt geborgd door zoveel mogelijk groen aan te brengen wat leidt tot beschutting.	Zie ons antwoord onder 2.g.	Nee
g.	Voordat de bouw van het project start, wil ik dat de ontwikkelaar/bouwer bij mij thuis een exterieure en interieure vooropname doet, zodat discussies als gevolg van schade door bouwwerkzaamheden goed beslecht kunnen worden. Daarnaast wil ik dat er overlast	Voordat met de sloop- en bouwwerkzaamheden wordt gestart, zal door de betrokken aannemer in de directe omgeving een bouwkundige vooropname worden gedaan om de situatie van belendingen in kaart te brengen. Deze vooropname (0-meting) dient als referentiepunt bij eventuele schade aan belendingen door de uitgevoerde	Nee

	beperkend wordt gewerkt, door damwanden te drukken en heipalen te schroeven eventueel voor te boren. Tot slot wil ik dat de ontwikkelaar in kaart brengt welke beïnvloeding er plaats vindt in de ondergrond en welke gevolgen dit heeft voor mijn WKO.	werkzaamheden. Eventuele schade ten gevolge van de werkzaamheden wordt door of namens vergunninghouder vergoed.	
h.	Tot slot word ik graag van de verdere processtappen op de hoogte gehouden.	U krijgt voor de raadsbehandeling de NvB en na behandeling bericht over de genomen besluiten en de daartegen geldende rechtsbescherming.	Nee
9.	Per e-mail ontvangen op 1 februari 2023		
a.	In het plan wordt uitgegaan van slechts 25 beschikbare parkeerplekken voor in totaal 57 appartementen. Een groot deel van de nieuwe bewoners moet dus elders parkeren, waarvan een groot deel in de Notenlaan. Die staat sinds de recentelijke komst van de nieuwe woonwijk al behoorlijk vol.	Zie ons antwoord onder 2.b.	Ja, zie verwijzing
b.	Uit het plan blijkt dat de bezoekers van het Kinderdagverblijf haaks moeten gaan in- en uit parkeren in de bocht van de Lindelaan. De uitrit van de parkeergarage komt uit op de Notenlaan en sluit aan vlak voor de T-splitsing met de Haagbeukenlaan. De huidige verkeerssituatie is daar nu al onoverzichtelijk en wordt door deze extra verkeerstoever nog drukker en onoverzichtelijker.	Zie onze antwoorden onder 3.b. en 8 b.	Ja, zie verwijzing
c.	De verlichting in de parkeergarage die grotendeels boven de grond uitkomt zal 's avonds licht-overlast geven.	De verlichting in de parkeergarage wordt uitgerust met bewegingssensoren, zodat het licht niet continu aan is. Bovendien worden roosters aangebracht, waardoor lichtstraling naar de omgeving zoveel mogelijk wordt voorkomen.	Nee
d.	Het halen en brengen van ca. 160 kinderen leidt tot verkeersdruk, stilstaande auto's, uit-/inparkeren in de bocht en bakfietsen.	Zie onze antwoorden onder 4.h. en 4.k.	Nee
e.	Dit enorme project in onze wijk heeft een grote en negatieve impact op onze privacy, uitzicht en leidt tot verlies van groen. Uit de tekening blijkt o.a. dat de sloot aan de Lindelaan plaatselijk zal worden versmald.	Zie onze antwoorden onder 2.h., 5.d. en 6.j. Aanvullend merken wij op, dat de bestaande sloot langs het Zomerlindepad niet wijzigt en dus niet wordt versmald.	Nee

Staat van Wijzigingen

Hieronder is een overzicht opgenomen van de door het college aan de raad voorgestelde wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. Opgemerkt wordt dat ondergeschikte tekstuele wijzigingen, zoals verbeteringen in spelling, interpunctie, woordvolgorde enzovoorts niet separaat worden benoemd, aangezien deze niet leiden tot inhoudelijke wijzigingen van de in het bestemmingsplan opgenomen regelingen. Overigens leiden de voorgestelde aanpassingen op onderdelen tot een gewijzigde nummering van de bijlagen bij de toelichting.

Regels

- in artikel 9.3.3 is de verwijzing naar artikel 10.3.1 aangepast naar 9.3.1;
- in artikel 9.3.4 is de verwijzing naar artikel 10.3.2 aangepast naar 9.3.2;
- in artikel 14.2 zijn de verwijzingen naar artikel 15.1 aangepast naar artikel 14.1.

Verbeelding

- de bestemming 'Groen' langs de Lindelaan is verbreed;
- ter plaatse van de parkeerkoffer is de bestemming 'Verkeer Verblijfsgebied' verruimd en de bestemming 'Tuin' verkleind.

Toelichting

- in § 2.2.2.2 is figuur 10 (nieuwe situatie) vervangen;
- in § 2.2.2.2 is figuur 16 vervangen;
- In § 2.2.2.2 is figuur 17 vervangen;
- § 4.2.3 is bijgewerkt naar aanleiding van de naar voren gebrachte zienswijzen;
- § 6.7 is aangevuld met de uitgevoerde bomen effect analyse;
- § 6.12 is bijgewerkt naar aanleiding van het aanvullende onderzoek naar de parkeerbalans (inclusief verkeersveiligheid) van Goudappel;
- In § 6.13.2 is bestemmingsplan 'Midden West' vervangen door 'Midden West 2022'.

Bijlagen bij toelichting

- als bijlage 1 is de Nota van Beantwoording zienswijzen toegevoegd;
- bijlage 7 is vervangen. De uitgevoerde berekening van de stikstofdepositie is vervangen door een berekening met de meest recente versie van AERIUS Calculator (2022);
- als bijlage 12 is de bomen effect analyse toegevoegd;
- als bijlage 14 is het ontwerpbesluit vaststelling hogere waarden op grond van de Wet geluidhinder vervangen door het definitieve besluit;
- als bijlage 16 is het aanvullende parkeeronderzoek toegevoegd;

- als bijlage 17 is de check verkeersveiligheid toegevoegd;
- als bijlage 20 is het conceptbesluit omgevingsvergunning toegevoegd.

Bijlage:

- Uitgangspunten voor het beplantingsplan

Haagbeuklaan 1, input beplantingsplan

Openbaar terrein

In de bestaande situatie is er langs het water een strook hoog opgaand bosplantsoen aanwezig (grond is eigendom van gemeente). Deze bestaat uit verschillende soorten zoals: *Cornus sanguinea* (rode kornoelje), *Ligustrum ovatifolium* (liguster), *Crataegus monogyna* (meidoorn), *Prunus padus* (gewone vogelkers) en enkele bomen *Malus toringo* (sierappel).

Vanwege de bouw van een nieuw appartementencomplex zal deze groenstrook moeten verdwijnen. De appartementen worden voorzien van balkons die zich op ca. 1,5 m boven het maaiveld bevinden. Ook zullen hier ramen komen. Hierdoor is het niet mogelijk om hoog opgaande beplanting aan te leggen of de bestaande beplanting te behouden. Wel zal de strook tussen gebouw en water voorzien moeten worden van beplanting. Hier zal gekozen moeten worden voor een beplanting van lage heesters, tot max. 1 – 1,5 hoog. Tussen de balkons kunnen dan op verschillende plekken, een of enkele hoger opgaande struiken geplaatst worden, afhankelijk van waar zich ramen van de appartementen bevinden.

De plantstrook langs het water is zuid gericht en hoewel er bomen aan de overzijde van het water staan, moet rekening gehouden worden dat het een zonnige standplaats betreft. Hier dient de beplanting op afgestemd te worden. Tussen gebouw en plantvak zal waarschijnlijk een onderhoudstrook gerealiseerd worden (?).

Hier kunnen de volgende soorten groepsgewijs toegepast worden:

- Lage heesters (bijvoorbeeld): *Clethra alnifolia* 'Ruby Spice', *Diervilla sessilifolia* 'Butterfly', *Diervilla splendens*, *Deutzia purpurascens* 'Kalmiiflora', *Itea virginica* 'Henry's Garnet'
- Hoger opgaande, solitaire struiken (bijvoorbeeld): *Cotinus coggygria* 'Royal Purple', *Ribes sanguineum*, *Viburnum bodnantense*, *Amelanchier lamarckii*, *Cornus alba* 'Sibirica' (in kleine groepjes), *Hamamelis mollis*.

Op de hoek Notenlaan-Haagbeuklaan dient een nieuwe boom geplant te worden. Omdat de beschikbare ruimte om breed uit te groeien voor een boom hier beperkt is, wordt gekozen voor een boom met zuilvormige kroon. De boom dient in een (voldoende ruim) groenvak geplant te worden, voorzien van onderbegroeiing (lage heesters) of bodembedekkers (*Aster ageratoides* 'Stardust', *Nepeta* 'Grol').

- De *Acer platanoides* 'Fairfiew' maat 25/30 (stamomtrek op 1,3 meter hoogte is in de overeenkomst afgesproken).

Eigen terrein

Haag aan voorzijde, bijvoorbeeld beuk (*Fagus sylvatica*) of haagbeuk (*Carpinus betulus*).

Tuin: naar eigen inzicht in te richten, bij voorkeur groen (gazon) met vaste planten.

Groenstroken aan zijkant (oostkant) gebouw: Let op dat een deel van deze stroken weinig zon zal krijgen. Direct aangrenzend aan een gebouw (muur) kan het vaak droog zijn (dakoverstek). Hier bij de beplantingskeuze rekening mee houden. Lage heesters of vaste planten die tegen schaduw kunnen zoals: varens (*Driopteris filix mas*, *Matteuccia struthiopteris*), *Anemone hybrida*, *Bergenia cordifolia*, *Persicaria amplexicaulis*. Waar meer zon komt, kunnen soorten zoals: *Rudbeckia fulgida* of *Sedum* 'Herbstfreude' geplant worden.

1 Clethra alnifolia 'Ruby Spice'