

## **Verweer Prinses Irenestraat 59**

Datum : 22 juli 2022

Aan : OD

Van : ZA

Onderwerp : Concept verweer PI 59 beroep **5.1.2.e** namens VIA, beroep **5.1.2.e**  
[redacted] niet in dossier

### **Omvang bouwplan**

Algemeen verhaal over (**5.1.2.e**) [redacted]

### **Concept verweer**

### **Kruimelregeling is niet van toepassing**

#### Standpunt VIA

- Het bestemmingsplan is niet actueel genoeg
- Er is een onjuiste belangafweging gemaakt
- Er is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling
- Er is niet getoetst aan de ladder duurzame verstedelijking
- Het besluit is in strijd met het vertrouwensbeginsel verleend.

#### Verweer

(**5.1.2.e**) [redacted]

## **Uitvoeringsbesluit**

### Standpunt VIA

De gemeente had overeenkomstig het Uitvoeringsbesluit, dat als een beleidsregel moet worden gezien, moeten handelen. Het Uitvoeringsbesluit is ten onrechte juridisch niet verankerd in een nieuw bestemmingsplan. Voorts stelt gemachtigde dat de voorgenomen ontwikkeling in strijd is met het Uitvoeringsbesluit. Op basis van het Uitvoeringsbesluit had de gemeente alleen maar kunnen meewerken aan een woon-werkgebouw, zonder sluipverkeer en met voldoende behoud van zon en zicht in de buurt. Voorts benoemt gemachtigde enkele inhoudelijke punten uit het Uitvoeringsbesluit zoals groen op de kavel en in de openbare ruimte en inpandig parkeren, die van toepassing zijn op het bouwplan. Gemachtigde concludeert dat wegens het niet naleven van het Uitvoeringsbesluit, de omgevingsvergunning in strijd met het motiverings-, vertrouwens- en zorgvuldigheidsbeginsel is verleend.

### Verweer

Gemachtigde voert samengevat aan dat het bouwplan in strijd is met het Uitvoeringsbesluit en dat afwijken daarvan niet mogelijk is omdat sprake is van een beleidsregel.

Het Uitvoeringsbesluit is een door de gemeenteraad vastgesteld kader met planologische ambities voor een bepaald gebied. Uit de tekst van het Uitvoeringsbesluit blijkt dat het een actueel en integraal stedenbouwkundige visie / stedenbouwkundig plan voor deelgebied Strawinsky biedt. Meer specifiek voor de inrichting van openbare ruimte. Verder geeft het Uitvoeringsbesluit de ambities van de gemeente weer voor de (destijds) nog niet ontwikkelde kavels. Het Uitvoeringsbesluit geeft de gemeentelijke ambities weer en is door de gemeenteraad vastgesteld vanwege de financiële consequenties, bijvoorbeeld voor de wijzigingen in de openbare ruimte.

In tegenstelling tot hetgeen gemachtigde aanvoert, is er dus geen sprake van een beleidsregel. Het Uitvoeringsbesluit is gelet op de inhoud ongeschikt om te gelden als algemene regel. Het kleurt de bestaande bevoegdheden van de gemeente niet in.

Omdat voor het perceel van het bouwplan slechts ambities zijn geformuleerd, is er geen sprake van 'strijd' met het Uitvoeringsbesluit. Bovendien maakt het Uitvoeringsbesluit voor wat betreft de uitgangspunten van de ambities een belangrijk onderscheid tussen

herontwikkeling op basis van sloop-nieuwbouw en op basis van behoud van casco's. Ook om die reden is het bouwplan niet in strijd met het uitvoeringsbesluit. Ik licht dit toe.

Op pagina 5 van het Uitvoeringsbesluit staat dat de *'Eigenaar van plan [is] om de plek na vertrek van de school te herontwikkelen met of zonder behoud van het huidige gebouw. Dit wordt momenteel onderzocht'*. Het Uitvoeringsbesluit geeft verder uitleg over de ligging van het Strawinskygebied in de Zuidas, de visie op het gebied, de opgave voor de herontwikkeling van de openbare ruimte (o.a. de aanleg van een fietsparkeergarage en een watervertragende groenstrook, alsmede ondergrondse kabels en leidingen en (riool)watervoorzieningen). Hieruit spreekt een ambitie en geen verplichting om aan een bepaalde ontwikkeling wel of niet mee te werken.

Het is wel de bedoeling geweest om de uitgangspunten uit het Uitvoeringsbesluit vast te leggen in bindende regels, nl. in een bestemmingsplan. Dit is o.a. beschreven op pagina 13 van het Uitvoeringsbesluit. Er wordt gesteld dat gestart wordt met het vastleggen van deze uitgangspunten in een bestemmingsplan voor Strawinsky Zuidzijde, het deel tussen de Strawinskylaan en de A10, omdat hier de ontwikkelingen het meest concreet zijn. Wanneer dit is afgerond wordt gestart met een bestemmingsplan voor Strawinsky Noord, het deel tussen de Strawinskylaan en Prinses Irenestraat. Van het vaststellen van een bestemmingsplan is het nlet gekomen omdat we procesmatig zijn ingehaald door de markt. Eigenaren van verschillende kavels binnen Strawinsky Noord hebben kenbaar gemaakt te transformeren binnen het huidig juridisch planologisch kader. Dit betekent dat voor deze ontwikkelingen geen herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk is. Om deze reden is er geen ruimte geweest om de gemeentelijke ambities te verankeren in een nieuw bestemmingsplan.

Gemachtigde maakt niet concreet welke regel uit het Uitvoeringsbesluit zo concreet is, dat het bouwplan daarmee in strijd is. Gemachtigde noemt wel dat dat alleen woon/werk functies mogelijk zijn en dat bouwhoogtes niet mogen wijzigen.

Uit het Uitvoeringsbesluit blijkt niet dat alleen ontwikkelingen die op de combinatie woon/werk zijn toegestaan. Verder interpreteer ik de beroepsgrond van gemachtigde zo, dat zij een beroep doet op de in het Uitvoeringsbesluit opgenomen rooi- en hoogtelijnen. Deze rooi- en hoogtelijnen zijn echter niet dwingend (ze gelden als ambities) én gelden slecht in geval van sloop-nieuwbouw. Indien sprake is van een herontwikkeling met behoud van het casco en inclusief nieuwbouw, dan kan met de ontwikkelaar worden gekeken naar een nieuwe

verkaveling binnen de aangegeven rooi- en hoogtelijnen. De rooi- en hoogtelijnen zijn dus niet dwingend.

Dat de rooi- en hoogtelijnen vooral verwijzen naar sloop-nieuwbouw blijkt uit de volgende passages van het Uitvoeringsbesluit:

- de profielen op pagina's 20 ('*uitgaande van kavel nieuwbouw*') waarbij 'in' de rooilijn tot 13,9 meter gebouwd mag worden (afbeelding 14),
- de groene zoom met bebouwing direct aan de Prinses Irenestraat, pagina 24 waarbij eveneens is aangegeven dat bij nieuwbouw de rooilijn uitgangspunt is, en
- de bouwhoogtelijn zoals genoemd op p. 28 en 29 van 13,9 meter in het noorden naar 37,5 meter in het zuiden.

In geval van behoud van het bestaande (casco)gebouw, dus bij herontwikkeling op het perceel, wordt niet voorgeschreven dat 'verplicht' in een rooilijn moet worden gebouwd. Om die reden is in het Uitvoeringsbesluit beschreven binnen de kaders kan worden gezocht naar een nieuwe (andere) verkaveling en hoogtes. Het bouwen binnen de rooi- en hoogtelijn is dus niet verplicht. Sterker nog, het Uitvoeringsbesluit spreekt de wens tot behoud van casco's uit (zie pagina's 17 en 29).

Voorts kunnen de rooi- en hoogtelijnen voor dit casco slechts als ambitie gelden omdat de contouren van het bestaande gebouw niet binnen deze maten liggen. Het bestaande casco is gesitueerd op een afstand van gemiddeld tussen de 5-10 meter vanaf de rooilijn én aan de noordzijde is de bestaande bouwhoogte van het casco hoger dan de hoogtelijn. Bij de uitbreiding van het casco met nieuwbouw is in dit geval met de ontwikkelaar gezocht naar een ontwerp met een positieve relatie tussen het gebouw en de openbare ruimte en een kwalitatief hoogwaardige uitstraling. Deze uitgangspunten zijn gevonden door de bestaande contour op te rekken met een dakopbouw. Door het dakprogramma te intensiveren blijft er op maaiveld meer ruimte over voor een groene inrichting van de kavel, waardoor het gebouwconcept een goede aansluiting vindt bij de toekomstige inrichting van de Prinses Irenestraat en landschappelijk goed in elkaar overlopen.

Gemeente en ontwikkelende partij hebben intensief met elkaar gesproken over de wederzijdse ambities op deze plek. Het aanvankelijk gepresenteerde plan zag op het toevoegen van parkeren op maaiveld. Doordat het toevoegen van parkeren op maaiveld niet

past binnen gemeentelijk beleid en de visie op deze plek – toevoegen van groene ruimte – is gezocht naar een passend alternatief. Dit alternatief is een half verdiepte parkeergarage met een publiek toegankelijk dek dat beschikt over een leeflaag waarop groen kan worden toegevoegd. De ambitie is om op deze plek een sport- of spelvoorziening toe te voegen. De exacte invulling van het dak wordt later uitgewerkt.

Het toevoegen van deze overdekte parkeervoorziening zorgt ervoor dat er meer publiek toegankelijke en groen ingerichte ruimte vrij komt binnen dit deel van Zuidas. Hiermee worden de ambities zoals geformuleerd in het uitvoeringsbesluit zo veel als mogelijk nagestreefd.

De halfverdiepte parkeergarage (met nog een nader in te vullen functie van het dak draagt eveneens bij aan die gewenste relatie en biedt kansen voor meer ruimte met een groene inrichting.

Op de projectlocatie is in het kader van het uitvoeringsbesluit de ambitie uitgesproken om woonprogramma toe te voegen op deze plek. Het bouwplan is niet in strijd met het Uitvoeringsbesluit.

## **Verkeer**

### Standpunt VIA

Gemachtigde voert aan dat het belangrijkste (verkeersonveilige) kruispunt (Minervalaan – Prinses Irenestraat) niet naar voren komt in de verkeersonderzoeken. Volgens gemachtigde zijn de onderzoeken daarom niet representatief. De gevolgen van de risico's door de groei van het autoverkeer zijn niet goed gewogen. Daarnaast heeft er volgens gemachtigde geen goed overleg plaatsgevonden met de VIA en de fietsersbond. Ook strookt de inschatting van het te verwachten autoverkeer volgens gemachtigde niet met de Mobiliteitsonderzoeken van de Zuidas. Gemachtigde voert voorts aan dat de enige manier om de risico's in de Prinses Irenestraat te verkleinen, de aanleg van een ontsluiting op de Strawinskylaan is.

### Verweer

Gemachtigde voert samengevat aan dat de risico's niet goed zijn meegewogen en dat daarmee onvoldoende inzicht is in de nieuwe verkeersonveilige situatie voordat het besluit werd verleend.

Zowel voorafgaand aan het primaire besluit, de omgevingsvergunning als voorafgaand aan

de beslissing op bezwaar is uitgebreid overwogen waarom de verkeerssituatie niet in de weg staat aan het verlenen van het betreden besluit. Zo is in de ruimtelijke motivering (d.d. 30 juni 2021) in paragraaf 4.3 uiteengezet dat de gevolgen voor de verkeersafwikkeling gering zijn vanwege de beperkte planologische toename van het programma, in combinatie met het terugdringen van het aantal autoparkeerplaatsen. In de bezwaarfase is meer ingezoomd op de gevolgen van het bouwplan in de directe omgeving. Het onderzoek van 26 november 2021 gaat in op de verkeersintensiteiten, de verkeersveiligheid, o.a. op de relevante kruisingen (aansluitingen). De verkeersveiligheid, waaronder die van de fietsers op de kruising Minervalaan / Prinses Irenestraat maakt ook onderdeel uit van dit onderzoek omdat de verkeerssituatie van de 'fietsstraat' Prinses Irenestraat is beschreven (dat kruispunt valt daaronder). De conclusie luidt steeds dat de nieuwe verkeerssituatie als gevolg van het bouwplan, waarmee een beperkt kantoorprogramma wordt toegevoegd, voldoet aan het criterium verkeersveilige situatie of dat de kruispunten de verkeersafwikkeling aan kunnen.

In reactie op het beroep heeft Goudappel een notitie geschreven. In die notitie is andermaal toegelicht dat de kruispunten niet gevaarlijk zijn, mede om de redenen dat de verkeersintensiteiten zeer laag, zeker in vergelijking met andere locaties in Amsterdam. De verwachte verkeersdruk in de Prinses Irenestraat is dan ook zeer laag en passend binnen de normen van CROW. Het is voorts niet ongewoon om gemotoriseerd en fietsverkeer gebruik te laten maken van dezelfde rijbaan. Ook in dat gegeven schuilt geen onveilige verkeerssituatie.

## **Bouwhoogte en bezonning**

### Standpunt VIA

Volgens gemachtigde is het niet duidelijk wat de bouwhoogte wordt. Volgens gemachtigde is in het Uitvoeringsbesluit aangegeven dat de bouwhoogtes niet zouden wijzigen. Daarnaast geeft gemachtigde aan dat in de motie van 25 oktober 2017 (bijlage bij het Uitvoeringsbesluit) staat dat het college verzocht wordt de resultaten voor te leggen van een onderzoek naar de mogelijkheden om aan de noordzijde de bezonning zo veel mogelijk te vergroten door aanpassen van de bouwhoogtes met behoud van de vierkante meters. Volgens gemachtigde had het college gemotiveerd moeten aangeven waarom er een verdieping op het pand wordt geplaatst en een nieuw gebouw wordt opgericht.

### Verweer

Gemachtigde is het -samengevat- niet eens met de bouwhoogte en het verlies van zonlicht als gevolg daarvan.

De bouwhoogtes van het bouwplan volgen rechtstreeks uit de tekeningen die behoren bij de omgevingsvergunning bouwen. De hoogste hoogte (van de dakopbouw) is ongeveer 18 meter. De bouwhoogte van het bestaande gebouw varieert: bij de technische ruimte is 18,7 meter het hoogste punt, de dakrand ligt op een hoogte van 15,5 meter (maten t.o.v. NAP) . Over de bouwhoogtes bestaat geen onduidelijkheid.

Gemachtigde verwijst naar een motie over bouwhoogtes van 25 oktober 2017. Daarin wordt gevraagd om bij uitwerking van het Uitvoeringsbesluit in een bestemmingsplan de bezonningssituatie zo gunstig mogelijk te houden. Een uitwerking van het Uitvoeringsbesluit in een bestemmingsplan heeft echter niet plaatsgevonden, zodat aan deze motie letterlijk gezien nooit toe is gekomen. Dit betekent echter niet dat de bezonningssituatie bij de toets van de aanvraag geen rol heeft gespeeld. Integendeel: een tweetal onderzoeken naar de bezonningssituatie maakt onderdeel uit van de besluitvorming.

Voorafgaand aan het verlenen van de omgevingsvergunning is onderzoek gedaan naar de bezonningssituatie. Hierbij is rekening gehouden met 2 bezonningsuren aan de binnenkant van de vensterbank zijn op de datums 21 maart en 21 oktober. Het bouwplan voldoet hieraan.

In de bezwaarfase is in beeld gebracht wat het effect is van de nieuwe bebouwing op de gevel van de woningen, gezien ten opzichte van de bestaande (bebouwings)situatie, gerelateerd aan de lichte TNO norm (bijlage 3 in de bezwaarprocedure). Deze norm houdt in dat de bezonningssituatie wordt gezien op de datum van 19 februari. Het bouwplan voldoet ook aan deze (doorgaans niet in Amsterdam toegepaste) TNO norm. Uit dit onderzoek blijkt dat het bouwplan wel een zeer beperkt effect heeft op de bezonningssituatie. Dit effect is echter dermate klein, dat dat gegeven niet in de weg kan staan aan het verlenen van een vergunning.

Hieruit volgt de conclusie dat de bezonningssituatie niet in de weg staat aan het verlenen van een vergunning voor het bouwplan.

## **Ontsluiting**

### Standpunt VIA

Gemachtigde meent dat de ontsluiting via de Strawinskylaan een beter alternatief is dan ontsluiting via de Prinses Irenestraat. Zij voert hiertoe aan dat uit het Uitvoeringsbesluit Strawinsky en het bestemmingsplan Zuidas – Strawinsky zuidzijde volgt dat er een tegenstelling is tussen de dynamiek van de zakelijke Zuidas en het hoogwaardige en rustige woonmilieu aan de noordzijde, de Prinses Irenestraat. Gemachtigde meent dat de ontwikkeling past bij de dynamiek van de zakelijke Zuidas en dus beter via de Strawinskylaan ontsloten kan worden. Gemachtigde voert aan dat het technisch gezien mogelijk is om de ontsluiting via de Strawinskylaan te realiseren.

Daarnaast geeft gemachtigde een alternatief voor ontsluiting: ontsluiting via de Strawinskylaan. Volgens gemachtigde is dit alternatief zonder motivatie terzijde geschoven. Omdat er sprake is van een functiewijziging, is er volgens gemachtigde noodzaak om een andere ontsluiting te realiseren.

### Verweer

Gemachtigde ziet de ontsluiting van het perceel graag anders en voert aan dat er een beter alternatief voor ontsluiting is. Het verweer luidt als volgt.

Het college beslist op basis van de aanvraag zoals deze is ingediend. Indien een project op zichzelf aanvaardbaar is, kan het bestaan van alternatieven slechts tot het onthouden van medewerking leiden, als op voorhand duidelijk is dat voor de verwezenlijking van die alternatieven een gelijkwaardig resultaat kan worden bereikt, met aanmerkelijk minder bezwaren. In dit geval is er geen sprake van een gelijkwaardig alternatief met aanmerkelijk minder bezwaren. In tegendeel, stedenbouwkundig gezien heeft de ontwikkeling via de Prinses Irenestraat de voorkeur boven de Strawinskylaan.

Ten eerste is de ontsluiting, in tegenstelling tot hetgeen gemachtigde beweert, niet onveilig of heeft anderszins ongewenste gevolgen.

Dat geen sprake is van een onveilige situatie blijkt onder andere uit het verkeersonderzoek van Goudappel (d.d. 26 november 2021, bijlage 6 in de bezwaarprocedure). Hierin is uiteengezet dat de verkeersintensiteit op de Prinses Irenestraat in geringe mate zal toenemen van 1.444 mvt/etmaal naar 1551 mvt/etmaal. De capaciteit van een weg met een dergelijke rijbaanbreedte is 4.000 tot 6.000 mvt/etmaal. In de combinatie met hoge fietsintensiteiten

(Fietsnet Plus & bredere typen fietsstraten) wordt bij voorkeur de intensiteit beperkt tot 2.500 mvt/etmaal. De berekende verkeersintensiteit van 1.541 mvt/etmaal op de Prinses Irenestraat blijft onder de genoemde waarden. Het geheel van verkeersbewegingen past dus goed in het straatbeeld van een rustige woonstraat. Er is hiermee sprake van een verkeersveilige verkeersdruk op de Prinses Irenestraat: fietsers en gemotoriseerd verkeer kunnen op een veilige wijze van dezelfde rijbaan gebruik maken. Zie hiervoor pagina 2 van het verkeersonderzoek.

Daarnaast worden de haakse parkeerplekken aan de Prinses Irenestraat vervangen door langspaarkeerplaatsen. Langspaarkeerplaatsen zijn verkeersveiliger dan haakspaarkeerplaatsen. Het zicht voor autobestuurders op naderende fietsers is bij langspaarkeerplaatsen veel beter.

Bij ontsluiting naar de Strawinskylaan is een verslechtering van de stedenbouwkundige kwaliteit te zien en deze ontsluiting leidt tot een verkeersonveilige situatie vanwege de benodigde aanpassingen aan het talud en aangrenzend fietspad. Ook komt deze mogelijke ontsluiting uit bij een busbufferplek en afslag vak waardoor het een complex onoverzichtelijk geheel wordt.

Hoewel het zoals gemachtigde stelt technisch mogelijk is om de ontsluiting via de Strawinskylaan te realiseren, maakt dat gegeven niet dat het daarmee een beter alternatief is. Het college is niet gehouden om het alternatief in te stemmen.

## **Lichthinder**

### Standpunt VIA

Gemachtigde meent dat door de glazen vensters na zonsondergang lichthinder kan ontstaan voor omwonenden. Volgens gemachtigde is ten onrechte – mede in het kader van het Activiteitenbesluit – geen bepaling opgenomen ter voorkoming van lichthinder.

### Verweer

Het college leest de beroepsgrond van gemachtigde zo, dat de ontwikkeling lichthinder veroorzaakt voor omwonenden, er sprake is van strijd met het Activiteitenbesluit en dat ten onrechte geen voorschriften aan de omgevingsvergunning zijn verbonden die zien op lichthinder.

Gemachtigde stelt, maar licht niet toe waar de lichthinder op ziet. De naburige woningen zijn west-oost georiënteerd en vergunninghouder heeft aangegeven de lichten te dimmen op het moment dat het kantoor niet in gebruik is (buiten kantoortijden). Van lichthinder kan naar het oordeel van het college geen sprake zijn.

Voorts geldt dat het gebruik ten behoeve van de functie kantoren al is toegestaan. Licht dat door de functie kantoren wordt uitgestraald is zowel in de huidige planologische en als in de nieuwe planologische situatie aanwezig. Tot slot stelt het college zich op het standpunt dat het gebruikelijk is dat in een stedelijke omgeving woningen in de nabijheid van kantoren staan.

Voorts verwijst gemachtigde naar het Activiteitenbesluit. Ook hier verzuimt gemachtigde te specificeren welk artikel van het Activiteitenbesluit in het geding is.

In het Activiteitenbesluit zijn voor twee specifieke activiteiten voorschriften opgenomen: (1) voor verlichting in een kas (paragraaf 3.5.1 van het Activiteitenbesluit) en (2) voor verlichting van sportterreinen in de buitenlucht (paragraaf 3.7.3 van het Activiteitenbesluit). Het bouwplan valt onder geen van deze twee activiteiten.

Gemachtigde kan voorts bedoeld hebben dat de algemene zorgplicht van artikel 2.1 van het Activiteitenbesluit in het geding is. Deze zorgplicht is geen kader voor de weigering van een omgevingsvergunning. Eventuele latere strijdigheid met de zorgplicht kan via het Activiteitenbesluit opgelost worden door middel van handhaving.

Het Activiteitenbesluit staat niet in de weg aan vergunningverlening

Voor het opnemen van een voorschrift -zou daar al een wettelijke grondslag voor zijn- bestaat geen aanleiding.

## **Parkeergarage**

### Standpunt VIA

Gemachtigde voert aan dat de parkeergarage planologisch niet mogelijk is, omdat het valt binnen de bestemming Rijwegen (artikel 15 planvoorschriften) en dus buiten het bouwvlak van de bestemming parkeergarage. Het oprichten van bebouwing voor een parkeergarage is niet mogelijk. Daarnaast zijn de parkeergarage en het aantal parkeerplaatsen volgens

gemachtigde in strijd met gemeentelijk beleid. Gemachtigde voert aan dat zij niet begrijpt waarom de 61 oorspronkelijke aanwezige parkeerplekken niet weer in gebruik worden genomen. Volgens gemachtigde kiest het college er zonder belangenafweging voor om een nieuwe parkeergarage te bouwen in plaats van de ingebruikneming van de reeds aanwezige parkeerplaatsen. Gemachtigde betoogt ook dat de gemeente zelfs de financiering van de nieuwe parkeergarage faciliteert ten koste van zonlicht op de naast gelegen woningen. Dit zou in strijd zijn met beleidsregels zoals vastgesteld in het Uitvoeringsbesluit 2017.

Gemachtigde voert aan dat dat de trappen uit het oorspronkelijke bouwplan naar het dak nog niet zijn vervallen. Volgens gemachtigde moeten deze trappen niet gerealiseerd worden voor de functie van het dak duidelijk is.

Daarnaast voert gemachtigde aan dat niet duidelijk is wat de 'uitstulping' aan de linkerzijde van de parkeergarage voor moet stellen en is de bouwtekening dus onduidelijk.

Gemachtigde voert tot slot aan dat laden en lossen op eigen terrein niet meer mogelijk is door de realisatie van de parkeergarage. Dit zal moeten gebeuren op de openbare weg, wat een verkeersonveilige situatie oplevert.

#### Verweer

Samengevat is gemachtigde het om meerdere redenen niet eens met de parkeergarage op deze locatie op het perceel.

De afwijking van het bestemmingsplan ziet ook het oprichten van de parkeergarage op deze locatie, zie hiervoor de inleiding bij dit verweerschrift.

In tegenstelling tot hetgeen gemachtigde beweert, is het oprichten van de parkeergarage en het aantal parkeerplaatsen juist in overeenstemming met het beleid van de gemeente. De parkeergarage wordt halfverdiept en dus inpandig gebouwd en het aantal parkeerplaatsen is overeenkomstig het parkeerbeleid bepaald aan de hand van het aantal m<sup>2</sup> bvo van het bouwplan. Vergunninghouder heeft een beroep gedaan op bestaande rechten vanwege het feitelijk aantal aanwezige parkeerplaatsen, maar daar is de gemeente niet in meegegaan.

De parkeerplaatsen op een andere locatie realiseren, bijvoorbeeld onder het bestaande gebouw, of in een hoger parkeergebouw stuitte op bezwaren, bijvoorbeeld van technische of van stedenbouwkundige aard.

De sportvoorziening op het dak is vervallen. Hiervoor wordt in samenspraak met de omgeving een passende invulling gezocht. Het is niet duidelijk wat appellant met 'uitstulping' bedoeld, eveneens is mij onduidelijk waarom de trap geen onderdeel van het bouwplan kan zijn. De aanwezigheid van een trap maakt immers niet dat sprake is van een verblijfsruimte daarboven.

Het college betwist dat de realisatie van de parkeergarage ervoor zorgt dat er een verkeersonveilige situatie zal ontstaan. Uit het verkeersonderzoek van Goudappel (d.d. 26 november 2021, bijlage 6 in de bezwaarprocedure), blijkt dat laden en lossen geen verkeersonveilige situatie oplevert.

Ten behoeve van de ontwikkeling wordt voorzien in een geschikte opstelplaats voor laden en lossen ter plaatse van de langsparkeerstrook. Zie hiervoor pagina 3 van het verkeersonderzoek van Goudappel.

## **Horeca**

### Standpunt VIA

5.1.2.e

### Verweer

5.1.2.e