

Raadsbesluit RIS300086

de raad van de gemeente Den Haag,

gezien het voorstel van het college van 9 juli 2018,

gelet op de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening,

besluit:

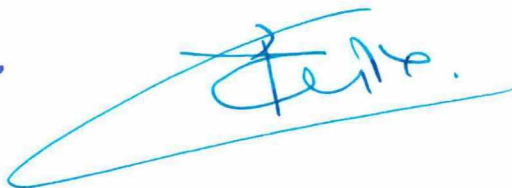
met overneming van de door het college in het hiervoor vermelde voorstel aangegeven overwegingen, welke worden geacht deel uit te maken van dit besluit:

- I. de zienswijzen Ra 2018.18 en Ra 2018.19 in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, ontvankelijk te verklaren;
- II. de zienswijze Ra 2018.20 in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, gedeeltelijk niet-ontvankelijk en voor het overige ongegrond te verklaren;
- III. de zienswijze Ra 2018.18 en Ra 2018.19 in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, gegrond te verklaren;
- IV. tot herziening van de op het plangebied Bezuidenhout, 1e herziening betrekking hebbende regeling het bestemmingsplan Bezuidenhout, vastgesteld bij raadsbesluit 44, d.d. 24 april 2014;
- V. met in achtneming van de Staat van wijzigingen vast te stellen het bestemmingsplan Bezuidenhout, 1e herziening bestaande uit de kaart NL.IMRO.0518.BPO304GBezuidenh1-4oON.dgn met ondergrond o_ NL.IMRO.0518.BPO304GBezuidenh1-ond.dgn en regels, zoals deze bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bescheiden zijn aangegeven, toegelicht en beschreven;
- VI. dat bij het bestemmingsplan voor de Bezuidenhout, 1e herziening geen exploitatieplan wordt vastgesteld.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 20 september 2018.

De griffier,

De voorzitter,



Datum
9 juli 2018

Registratienummer
DSO/ 2018.62
RIS300086

Voorstel van het college inzake vaststelling bestemmingsplan Bezuidenhout, 1e herziening

INLEIDING

Bij raadsmededeling van 18 december 2017 (DSO/2017.922 - RIS 298641) is aan de raad toegezonden het ontwerp-bestemmingsplan Bezuidenhout, 1e herziening.

- Begrenzing

Het plangebied van het bestemmingsplan Bezuidenhout (2014) als zodanig ligt ten oosten van het stadscentrum en tegen het Haagse Bos. De globale begrenzing van dat plangebied is:

Carel Reinierszkade, IJscubweg, Schenkkade, Caroline van Nassaustraat, Louise Henriettestraat, Juliana van Stolberglaan, Adelheidstraat, Theresiastaat, Laan van Nieuw Oost-Indië, Rijklof van Groenstraat, Joan Maetsuckerstraat, Bezuidenhoutseweg. Het plangebied Bezuidenhout, 1e herziening ziet op afgekaderde bouwblokken die reeds in het plan Bezuidenhout (2014) een bestemming Wonen - 1 en/of Wonen - 2 hadden en waar (opnieuw, na volledige heroverweging) op de verbeelding een bouwaanduiding "specifieke bouwaanduiding - dakopbouw" is opgenomen, alsmede één kantoorpand. Zodoende bestaat het plangebied Bezuidenhout, 1e herziening uit verspreid liggende bestemmingsvlakken.

- Aanleiding

Op 18 augustus 2014 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan inzake het bestemmingsplan Bezuidenhout, waarbij de mogelijkheid is vernietigd om binnen de bestemmingen 'Wonen 1' en 'Wonen 2' dakopbouwen te realiseren. De Afdeling was -kort weergegeven- van oordeel dat gelet op de op dat moment gehanteerde gemeentelijke parkeernorm, niet inzichtelijk is gemaakt welke gevolgen het toestaan van dakopbouwen heeft voor de parkeersituatie in het plangebied. Voor het overige deel is het vastgestelde plan in stand gebleven.

De uitspraak is voor de gemeente aanleiding geweest om de nota parkeernormen nader te bezien. Op 3 maart 2016 heeft de gemeenteraad de Nota Parkeernormen Den Haag, zoals vastgesteld op 11 november 2011, gewijzigd en aangevuld. De wijzigingen en aanvullingen zijn van kracht met ingang van 12 maart 2016.

Daarbij is onder meer aangegeven dat er op zichzelf beschouwd geen reden is om aan te nemen dat door toevoeging van bijvoorbeeld een dakopbouw ook het autobezit van zittende bewoners toeneemt. Ter onderbouwing is een vergelijking opgenomen van het autobezit inzake 424 adressen in Den Haag waarvoor in de periode 2009-2012 aanvragen voor een dakopbouw zijn ingediend. Deze vergelijking laat zien dat er binnen de gemeente Den Haag sprake is van een marginale toename van het autobezit bij deze adressen tussen 2010 en 2015 met in totaal 46 auto's verspreid over de stad.

Voor het stadsdeel Haagse Hout, waarbinnen het Bezuidenhout is gelegen, leidde de vergelijking tot een negatief resultaat: het autobezit was in die jaren met 2 auto's afgenomen (64 versus 62 auto's). Gelet hierop wordt er vanuit gegaan dat bij uitbreiding van het woonoppervlak van een bestaande woning de parkeerbehoefte niet wijzigt als gevolg van de uitbreiding en dat er onvoldoende aanleiding bestaat om in het kader van de omgevingsvergunning een parkeereis te stellen.

Het gemeentelijk beleid ten aanzien van dakopbouwen is erop gericht dat bewoners zoveel mogelijk hun wooncarrière in hun eigen wijk kunnen maken.

Het vergroten van de woning is daarin een belangrijk instrument. Uitgangspunt van het gemeentelijk beleid is dat dakopbouwen in de hele stad zijn toegestaan, tenzij het uit stedenbouwkundig en/of cultuurhistorisch oogpunt niet verantwoord is. De Afdeling heeft reeds eerder (voorbeeld, 201300657/1/R4 inzake "Seinpostduin 2012") dit beleid in beginsel niet onredelijk geacht. Dit beleid is inmiddels neergelegd in vrijwel alle Haagse bestemmingsplannen en in vele delen van de stad wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid tot het vergroten van de eigen woning door middel van het toevoegen van een dakopbouw.

In het licht van het hiervoor omschreven gemeentelijke beleid ten aanzien van dakopbouwen, de door de raad vastgestelde wijzigingen/aanvullingen op de nota parkeernormen, alsmede de rechtsgelijkheid, wordt geen aanleiding, dan wel andere bijzondere overweging gezien, om de bewoners van de wijk Bezuidenhout een in een bestemmingsplan neergelegde mogelijkheid voor het realiseren van dakopbouwen te onthouden.

Om die reden wordt het in volledige heroverweging met de voorliggende partiële herziening Bezuidenhout, 1e herziening alsnog mogelijk gemaakt om dakopbouwen te realiseren op die woningen, gelegen binnen de bestemming Wonen - 1 en Wonen - 2, daar waar dit stedenbouwkundig en ruimtelijk inpasbaar wordt geacht.

Naast de hierboven omschreven mogelijkheid om dakopbouwen te realiseren, zijn in de voorliggende partiële herziening nog een paar zaken toegevoegd /gewijzigd /aangescherpt, voortvloeiend uit hetzij wettelijke mogelijkheden, hetzij gewijzigd gemeentelijk beleid en actualisering. Voor de helderheid worden deze veranderingen hieronder puntsgewijs opgesomd:

- a. Omgevingsvergunningen: in de jaren na het vaststellen van het bestemmingsplan Bezuidenhout (2014) zijn meerdere omgevingsvergunningen verleend voor het realiseren van dakopbouwen en/of dakterrassen. Deze verleende vergunningen (t/m peildatum 30-9-2017) zijn op de verbeelding verwerkt;
- b. Aan- en bijgebouwenregeling: de aan- en bijgebouwenregeling uit het vorige bestemmingsplan geschrapt wegens overbodigheid. Het vergunningsvrij bouwen dat ter plaatse geldt biedt reeds ruime(re) mogelijkheden voor het bouwen van aan- en bijgebouwen;
- c. Woningsplitsing: Het splitsen van woningen wordt verboden (artikel 8 onder h). Onder bepaalde voorwaarden kan hiervan worden afgeweken (artikel 10.1 onder e). Dit sluit beter aan bij hoe de Gemeenteraad wil omgaan met verzoeken tot woningsplitsing, onder meer om overbewoning te voorkomen. De regeling is overeenkomstig gewijzigd gemeentelijk beleid. Op 19 april 2017 heeft de raad ingestemd met de Woonvisie 2017-2030, waarin onder andere één stedelijke beleidslijn is opgenomen voor bouwkundig splitsen. Bouwkundig splitsen wordt niet toegestaan tenzij de zelfstandige woningen die als gevolg van splitsing ontstaan elk tenminste een volledige bouwlaag/bouwlagen beslaan en de zelfstandige woningen die als gevolg van splitsing ontstaan elk minimaal 40 m2 woonoppervlakte hebben, de parkeerdruk niet hoger is dan 90% ofwel de parkeerbehoefte volledig op eigen terrein wordt opgelost;
- d. Garageboxen en fietsenbergingen: Na onderzoek kwam naar voren dat er meer garageboxen en fietsenbergingen binnen de beide woonbestemmingen aanwezig zijn dan op de verbeelding van het bestemmingsplan Bezuidenhout zijn weergegeven. In de partiële herziening is deze omissie uit 2014 hersteld en zijn de aanwezige garageboxen en fietsenbergingen op de verbeelding opgenomen met hetzij een functieaanduiding "garagebox"(gab) hetzij een bouwaanduiding "specifieke bouwaanduiding - berging" (sba-bg);
- e. Bestemming Kantoor: Eén kantoorpand, gelegen aan de Koningin Sophiestraat, (hoek Schenkade) is ter actualisering en verduidelijking van het gebruik ook in de herziening meegenomen. Het betreft de locatie van de na het bombardement van het Bezuidenhout beschadigde, en uiteindelijk in 1976 gesloopte, Liduinakerk. Het huidige pand is in 2008 onttrokken aan de eredienst voor de katholieke kerk (deze is samengegaan met de Paschaliskerk), maar de in het pand op de begane grondlaag aanwezige Liduina-kerkzaal is ook heden ten dage nog in gebruik bij een geloofsgemeenschap.

De regeling van de kerkzaal, zoals nu opgenomen in de bestemming Kantoor, sluit bij dit gebruik van de begane grond aan, en is gelijk aan de bestemmingsregeling zoals deze voor de kerkzaal was opgenomen in het bestemmingsplan Bezuidenhout-Midden uit de jaren 80 (het plan dat aan het bestemmingsplan uit 2014 vooraf ging).

- Doel

Het doel van het bestemmingsplan is met name:

- *het bieden van een actueel juridisch-planologisch kader:* het bestemmingsplan legt in hoofdzaak de bestaande situatie vast en dient als een actueel beheerkader. Het plan biedt de planologisch-juridische basis voor handhaving van de ruimtelijke situatie zoals die nu is, voor het beheer ervan in de toekomst en voor mogelijke nieuwe ontwikkelingen (zoals dakopbouwen);
- *uitvoering geven aan het gemeentelijke dakopbouwenbeleid:* dakopbouwen worden binnen de bestemmingen Wonen - 1 en Wonen - 2 mogelijk gemaakt, waar dit stedenbouwkundig en ruimtelijk inpasbaar wordt geacht. Deze mogelijkheid was is in de einduitspraak van de Raad van State van 18 augustus 2014 inzake het bestemmingsplan Bezuidenhout (2014) vernietigd;
- *Het instellen van een splitsingsverbod voor woningen waarbij een dakopbouw wordt toegewezen met ontheffingsvoorwaarden:* Op 18 februari 2014 is door Burgemeester en Wethouders de beleidsregel vastgesteld (RIS 270113) die bepaalt dat in een periode van tien jaar na het verkrijgen van een omgevingsvergunning voor het vergroten van een woning door middel van een dakopbouw ten behoeve van het gebruik, zij geen medewerking verlenen aan een aanvraag tot splitsing van de betreffende woning met dakopbouw in meerdere zelfstandige woningen.

- Geldende planologische regelingen

Het bestemmingsplan Bezuidenhout, 1^e herziening herziet (gedeeltelijk) het bestemmingsplan Bezuidenhout, vastgesteld op 24 april 2014 en gedeeltelijk onherroepelijk geworden op 18 augustus 2014.

De inwerkingtreding van de herziening vervangt, voor zover het op de verbeelding weergegeven plangebied betreft, volledig de regeling uit het bestemmingsplan Bezuidenhout (2014). Voor deze opzet is gekozen omdat het de duidelijkheid, de inzichtelijkheid wat precies ter plaatse op dat perceel geldt/mogelijk is, ten goede komt.

PROCEDURE

• *Inspraak*

Bij besluit van burgemeester en wethouders, d.d. 18 december 2017, RIS 298642, heeft het college besloten inspraak te laten plaatsvinden in het kader van de zienswijzenprocedure als bedoeld in art. 3.8 Wro.

- *Terinzagelegging ontwerp-bestemmingsplan*

Op 19 december 2017 is de kennisgeving van de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan toegestuurd aan overlegpartners, waaronder de Provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat, het Hoogheemraadschap van Delfland, de bewonersorganisaties en overige bij het plan betrokken instanties.

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft van 21 december 2017 tot en met 31 januari 2018 ter inzage gelegen. Het bestemmingsplan was ook in te zien op www.ruimtelijkeplannen.nl en www.denhaag.nl/bestemmingsplannen. Er zijn 3 zienswijzen ingediend.

Het college biedt de raad hierbij het ontwerp-bestemmingsplan ter vaststelling aan. Het plan bestaat uit de plankaart met kenmerk NL.IMRO.0518.BPO304GBezuidenh1-40ON en regels, en gaat vergezeld van een toelichting. Ter besparing van de kosten is het eerder toegezonden plan niet opnieuw bijgevoegd.

INGEKOMEN ZIENSWIJZEN

<u>Nr.</u>	<u>Ra-nr.</u>	<u>Indiener zienswijze</u>
01.	2018.19	Reclamante
02.	2018.20	Reclamant
03.	2018.21	Lexence advocaten namens Stichting Wijkberaad Bezuidenhout

Ontvankelijkheid zienswijzen

De zienswijzen zijn tijdig ingekomen en voldoen aan de wettelijke eisen.

Behandeling zienswijzen

1. Ra 2018.19 Reclamante

De volgende zienswijze is geciteerd:

“Een tijd speel ik al met de gedachte om een dakterras op mijn woning te gaan realiseren. Ingegeven door het feit dat ik een bovenwoning (2-hoog) bezit met een plat dak, ik toch wel erg de zon misloop met mijn bescheiden balkon op het noorden en ik om mij heen in de straat en de wijk de aanleg van dakterrassen gerealiseerd zag worden. De door mij in de arm genomen architect wees mij echter op de inhoud van het voornoemde ontwerpbestemmingsplan wat zou gaan gelden voor mijn wijk en straat.

In dat ontwerpbesluit staat tot mijn verbazing dat voor het stukje van de Johannes Camphuijsstraat waar mijn woning zich bevindt (tussen de Stuyvesantstraat en de Schenkkade) er geen dakterras gerealiseerd mag worden. Volgens dit plan wordt een dakopbouw gelijk gesteld aan een dakterras en geldt het volgende:

"(.....) in deze straat met variërende bouwhoogten worden met alleen tweelaagse bebouwing en op de hoeken met de Stuyvesantstraat dakopbouwen toegestaan, dit in verband met de ensemblewaarde van verschillende bouwstijlen en bebouwingstypen."

Mijn zienswijze met betrekking tot deze beslissing is als volgt.

De ensemblewaarde van dit stukje straat ontgaat mij in z'n geheel. Ensemblewaarde is een waardering van het bij elkaar passend geheel van samengestelde delen.

Dit begrip is echter zeer rekbaar en ik begrijp niet waarom in het ontwerp-bestemmingsplan hiervoor gekozen is.

Dit en het feit dat de dakterrassen die er al zijn gerealiseerd niet vanaf de straatzijde te zien zijn heeft mij doen besluiten mijn zienswijze bij de Gemeenteraad neer te leggen. Het dakterras wat ik voor ogen had om mijn woongenot te verhogen zou puur en alleen bedoeld zijn om van de zon te genieten en het terras zou aangelegd gaan worden in het midden van het dak waarbij er zeker rekening zou worden gehouden met een dakterras dat een ruime afstand van de voor-en achtergevel behelst.

Ik verzoek u kennis te nemen van mijn zienswijze.”

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

Voor zover reclamante vraagt om verduidelijking van hetgeen onder ensemblewaarde moet worden verstaan, merken wij het volgende op. Ensemblewaarde van verschillende bouwstijlen en bebouwingstypen, in het kader van een bestemmingsplan als het voorliggende, kan ook worden opgevat als de betekenis van een object als essentieel (cultuurhistorisch, functioneel en/of architectuurhistorisch en visueel) onderdeel van een complex. In de Johannes Camphuijsstraat tussen de Juliana van Stolberglaan en de Schenkkade aan de even zijde, waar reclamante woonachtig is, is sprake van een visuele ensemblewaarde van het blok, welke onder andere is gelegen in de identieke uitstraling door de bestaande bouwhoogte.

Voor zover reclamante vraagt om een mogelijkheid van dakopbouwen, dan wel dakterrassen ter plaatse, is de zienswijze een reden om tot nuancering en heroverweging over te gaan voor het gehele bouwblok Johannes Camphuijsstraat 272-338, even nummering.

Gelet op huidige bouwhoogte van 11 meter van het betreffende blok en de reeds voor een gedeelte van het blok opgenomen mogelijkheid voor dakopbouwen (de percelen Johannes Camphuijsstraat 272-286), de verhouding tot de hoogte van de naastgelegen bebouwing aan de Schenkkade (14 meter) en het (blijven) voldoen aan de zogenaamde Haagse bezonningsnorm, is de specifieke stedenbouwkundige situatie ter plaatse aanleiding om ook ter plaatse van de (overige) adressen Johannes Camphuijsstraat 288-338 over te gaan tot het opnemen van dakopbouw mogelijkheden.

Conclusie: Uit voorgaande overwegingen volgt dat het college de zienswijze gegrond verklaart, als volgt:

- ter plaatse van de Johannes Camphuijsstraat betreffende de huisnummers 288-338 aan de even zijde van de straat, wordt de bouwaanduiding “specifieke bouwaanduiding – dakopbouw” toegevoegd overeenkomstig onderstaand kaartfragment:



- De toelichting wordt in hoofdstuk 5.3.8 aangepast als volgt. In de zin : “Johannes Camphuijsstraat: in deze bebouwingstypen.” worden de zinsnede “met alleenStuyvesantstraat” vervangen door de zinsnede: “aan de even zijde, Johannes Camphuijsstraat 272-338”.

2. Ra 2018.20 Reclamant

De volgende zienswijze is geciteerd:

“1.1 Op de website van de gemeente Den Haag is het ontwerp-bestemmingplan Bezuidenhout, 1e herziening (hierna het "Ontwerp-bestemmingsplan") beschikbaar gesteld. Gedurende de periode van 21 december 2017 tot en met 31 januari 2018 kan eenieder zijn zienswijze op het Ontwerp-bestemmingsplan indienen. Bij wijze van dit schrijven wil ik, als bewoner en eigenaar van een appartement aan de Altingstraat in de wijk Bezuidenhout, graag mijn zienswijze op het Ontwerp-bestemmingsplan met u delen.

1.2 Zoals uiteengezet in de toelichting op het Ontwerp-bestemmingsplan (hierna de "Toelichting") is het doel van het Ontwerp-bestemmingsplan onder andere *"uitvoering geven aan het gemeentelijk dakopbouwenbeleid"* nadat het beleid in het vorige bestemmingsplan op dit punt door een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State was vernietigd.

1.3 *"Dit genoemde gemeentelijk dakopbouwenbeleid is erop gericht dat bewoners zoveel mogelijk hun woon carrière in hun eigen wijk kunnen maken. Het vergroten van de woning is daarom een belangrijk instrument."* De Toelichting stelt verder dat het uitgangspunt bij het maken van het Ontwerp-bestemmingsplan is geweest om het alsnog mogelijk te maken dakopbouwen te realiseren op die woningen waar dit stedenbouwkundig en ruimtelijk inpasbaar wordt geacht.

1.4 De in de voorgaande paragraaf genoemde kaders worden vervolgens uitgewerkt in hoofdstuk 5.3.1 van de Toelichting. De volgende aspecten worden aangedragen die meewegen bij de beoordeling of op een locatie dakopbouwen toegestaan worden:

- 1) Straatprofielen;
- 2) Binnenterreinen;
- 3) Hoogte stedelijke omgeving;
- 4) Dakvormen; en
- 5) Ensemblewaarde.

1.5 In de paragrafen volgend op 5.3.1 wordt vervolgens per gebied uiteengezet waarom dakopbouwen in een bepaalde straat wel of niet toegestaan zijn. Graag vraag ik uw aandacht voor hoofdstuk 5.3.5 waarin uiteengezet wordt waarom er in de straat waar ik woon, de Altingstraat, geen dakopbouwen zijn toegestaan.

1.6 De Toelichting geeft hiervoor de volgende reden: *"dakopbouwen zijn vanwege het vrij smalle straatprofiel (ca. 11 m) waarin aan beide zijden geparkeerd wordt met als gevolg een vrij krappe rijbaan en een bouwhoogte van 10 meter, in deze straat niet gewenst en worden derhalve niet mogelijk gemaakt."*

1.7 In omliggende straten van de Altingstraat, zoals de Hendrik Zwaardekroonstraat, de Joan Maetsuykerstraat, de Pahudstraat en de Willem van Outshoornstraat (hierna de "Omliggende Straten"), worden dakopbouwen over het algemeen wel toegestaan. Als ik kijk naar de uitleg die in de Toelichting gegeven wordt over de redenen waarom in de Omliggende Straten dakopbouwen wel toegestaan zijn, en deze redenen vergelijk met de reden waarom er in de Altingstraat geen dakopbouwen mogelijk gemaakt worden, dan zie ik als enige verschil het straatprofiel.

1.8 Volgens de Toelichting heeft de Altingstraat een vrij smal straatprofiel van ongeveer 11 meter breed en hebben de Omliggende Straten een straatprofiel van ongeveer 12 meter. Deze meter verschil is blijkens de Toelichting voor de stellers van het Ontwerp-bestemmingsplan de reden om geen dakopbouwen toe te staan aan de Altingstraat.

1.9 Toen ik dit las als bewoner van deze buurt vond ik dit al gelijk erg vreemd, voor mijn gevoel en inschatting is de Altingstraat zeker niet de smalste straat van de Altingstraat en de Omliggende Straten gezamenlijk. Daar ik op het moment van eerste publicatie van het Ontwerp-bestemmingsplan (in de zomer van 2017) bezig was met het plannen van een dakopbouw op mijn woning heb ik besloten dit nader te onderzoeken.

1.10 Met behulp van een laserafstandsmeter heb ik op verschillende punten in de Altingstraat en de Omliggende Straten de straatbreedte opgemeten. De meetpunten waren op plaatsen waar ik kon meten van gevel tot gevel, een eventuele erker, dan wel een teruglopende gevel heb ik buiten beschouwing gelaten. Hiermee heb ik dus de algemene straatbreedte gemeten. De resultaten van deze metingen vindt u in Bijlage 1 bij dit schrijven. Bijlage 2 geeft vervolgens geografisch aan waar de metingen hebben plaatsgevonden in de verschillende straten en Bijlage 3 is een overzicht van de foto's die ik gemaakt heb van de uitkomst van elke meting. Indien gewenst kunt u deze bij mij digitaal opvragen om de locaties van Bijlage 2 te bevestigen. De metadata van foto's zijn bevatten namelijk de gps-coördinaten van locatie waar ze gemaakt zijn.

1.11 De uitkomst van de metingen laten zien dat de Altingstraat en de Omliggende straten allemaal even breed zijn, namelijk ongeveer 12 meter. Het noordelijke einde van de Altingstraat, waar de Altingstraat en de Merkusstraat kruisen is zelfs 14 meter breed. Op basis van hetgeen ik uiteengezet in paragraaf 1.8 van deze brief is de bepalende factor om wel of geen dakopbouwen in de Altingstraat toe te staan dus de meter verschil in straatbreedte.

Nu dat de metingen aantonen dat de Altingstraat en de Omliggende Straten allemaal ongeveer rond de 12 meter breed zijn en in de Omliggende Straten in het Ontwerp-bestemmingsplan wel dakopbouwen zijn toegestaan ben ik van mening dat aan de Altingstraat op basis van het breedte criterium ook dakopbouwen toegestaan moeten zijn.

1.12 Tijdens de inloopbijeenkomst op dinsdag 9 januari 2018 heb ik met de stedenbouwkundige gesproken die betrokken is geweest bij het opstellen van het Ontwerp-bestemmingsplan. Hij maakte mij duidelijk dat de gemeente bij het opstellen van het plan uitgegaan is van kaartmetingen om de breedte van de verschillende straten te bepalen en dat er geen daadwerkelijk metingen in de wijk hebben plaatsgevonden.

1.13 Tevens sprak hij daar ook nog over het feit dat de Altingstraat door zijn ligging al erg donker is en dat dakopbouwen daarom ook als onwenselijk worden beschouwd. Ik vind dat of een straat donker is of niet een erg subjectief criterium. Tevens kan dit ook alleen vastgesteld worden door in de wijk de verschillende straten te vergelijken. Ik ga ervan uit nu dat de straatbreedtes bepaald zijn op basis van kaartmetingen dat het vaststellen of een straat een donkere ligging heeft ook gebeurd is op basis van kaartstudies en niet op basis van observaties. Tevens wordt in de Toelichting het criterium of een straat donker is niet genoemd als bepalend of dakopbouwen in een straat worden toegestaan.

1.14 Tot slot wil ik u er nog op wijzen dat in het vorige bestemmingsplan dakopbouwen in de Altingstraat wel waren toegestaan. In ieder geval in het ontwerpplan, totdat dit ontwerp met betrekking tot het dakopbouwenbeleid, zoals genoemd in paragraaf 1.2 van deze brief vernietigd is door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Aangezien de vernietiging te maken had met de door de gemeente op dat moment gehanteerde parkeernorm en er geen inhoudelijk bezwaar was ten aanzien van de criteria op basis waarvan in het toenmalige plan bepaald werd waar er dakopbouwen mochten komen ben ik van mening dat het in het Ontwerp-bestemmingsplan toevoegen van normen zoals straatbreedte sowieso niet passen. Deze normen nam de gemeente bij het vorige ontwerp-bestemmingsplan niet in acht bij het bepalen waar er dakopbouwen mochten komen en ik zou de Gemeente in ieder geval willen vragen te onderbouwen wat er in de tussentijd veranderd is en waardoor deze normen nu wel gehanteerd worden.

1.15 Op basis van de bovenstaande conclusies (zoals genoemd in paragrafen 1.11, 1.13 en 1.14) maak ik bezwaar tegen het Ontwerp-bestemmingsplan. Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het Ontwerp-bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen, namelijk door het bouwen van dakopbouwen aan de Altingstraat wel mogelijk maakt. Mocht u besluiten dit toch niet te doen dan zou ik u willen vragen om de in deze brief genoemde argumenten onderbouwd te weerleggen.

1.16 Zoals het uitgangspunt is van de gemeente zou ik ook graag de mogelijkheid hebben om mijn woon carrière in mijn eigen wijk Bezuidenhout te kunnen maken.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.”

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

We hebben met instemming kennis genomen van deze goed onderbouwde zienswijze. De door reclamant gemeten maat van de Altingstraat wordt onderschreven, namelijk ongeveer 12 meter. Nu geconstateerd moet worden dat in de toelichting voor wat betreft de Altingstraat is uitgegaan van een onjuiste breedtemaat van 11 meter, is dit een reden om ook ambtshalve tot heroverweging over te gaan voor de gehele Altingstraat.

Een hernieuwde bestudering van de bezonningstechnische uitkomsten en de specifieke actuele stedenbouwkundige situatie ter plaatse heeft tot de volgende overwegingen geleid.

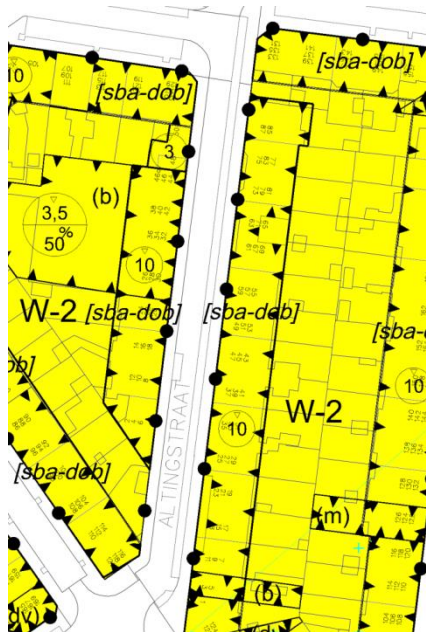
De bebouwing in de Altingstraat bestaat uit in drie bouwlagen gestapelde appartementen met een bouwhoogte van 10 meter, ontsloten door een ‘Haagse portiek’.

Dakopbouwen worden in de Altingstraat, gelijk soortgelijke “portiek” straten (zoals de even brede Van Lansbergestraat), ruimtelijk inpasbaar geacht. Voor reclamant betekent dit, dat op de verbeelding, ter plaatse van het blok waar hij woonachtig is (aan even zijde tussen De Sillestraat en Pahudstraat), de bouwaanduiding “specifieke bouwaanduiding – dakopbouw” wordt toegevoegd.

Ook voor het andere deel van de Altingstraat, gelegen tussen de Merkusstraat en De Sillestraat, wordt de toelichting aangepast en op de verbeelding de bouwaanduiding “specifieke bouwaanduiding – dakopbouw” toegevoegd (zie Staat van Wijzigingen onder “ambtshalve wijzigingen”).

Conclusie: Uit voorgaande overwegingen volgt dat het college de zienswijze gegrond verklaart, als volgt:

- Op de verbeelding wordt ter plaatse van de Altingstraat, tussen De Sillestraat en Pahudstraat, de bouwaanduiding “specifieke bouwaanduiding – dakopbouw” toegevoegd overeenkomstig onderstaande kaartfragment:



3. Ra 2018.21 Lexence advocaten namens Stichting Wijkberaad Bezuidenhout

De volgende zienswijze is geciteerd:

“1 Inleiding

1.1 Cliënte, Stichting Wijkberaad Bezuidenhout, gevestigd te Den Haag (2593 CH) aan de Johannes Camphuijsstraat 25 (hierna: de Stichting) kiest in deze zaak woonplaats op het kantooradres van Lexence N.V. te Amsterdam aan de Amstelveenseweg 500 (1081 KL), van welk kantoor ondergetekende in deze zaak als advocaat optreedt.

1.2 Het ontwerpbestemmingsplan "Bezuidenhout, 1 e herziening" (hierna: het ontwerpbestemmingsplan) is met ingang van 21 december ter inzage gelegd. Namens de Stichting wordt met dit schrijven een zienswijze ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan. Een kopie van de bekendmaking van het ontwerpbestemmingsplan is aangehecht als bijlage 1.

2 Belang stichting

2.1 De Stichting heeft - kort gezegd - tot doel de instandhouding van een goed woon- en leefklimaat in de wijk Bezuidenhout. Ter realisatie van deze doelstelling vervult de Stichting verschillende feitelijke werkzaamheden. Zo verschaft de Stichting onder andere inzicht in en informatie over (verbetering) van het woon- en leefmilieu in de wijk.

Daarnaast bevordert de Stichting overleg en samenwerking tussen bewoners en de in het werkgebied werkzame instellingen en overheidsdiensten. Verder stimuleert en organiseert de Stichting verschillende activiteiten ten behoeve van een goed woon- en leefklimaat. De Stichting ondersteunt voorts bewoners bij het behartigen van hun belangen en voert te dieneinde zo nodig juridische procedures.

2.2 Het ontwerpbestemmingsplan heeft gevolgen voor het woon- en leefklimaat in de wijk Bezuidenhout, aangezien met dit ontwerpbestemmingsplan niet voldoende wordt aangetoond en geborgd dat het toestaan van dakopbouwen geen nadelige gevolgen heeft voor de parkeerdruk in de wijk. De Stichting vreest als gevolg hiervan voor een toename van de parkeerdruk en hierdoor voor negatieve gevolgen voor het woon- en leefklimaat in de wijk. De Stichting heeft er, mede gelet op haar doelstellingen en feitelijke werkzaamheden belang bij nu een zienswijze in te dienen.

3 Achtergrond/feiten

3.1 Op 27 juni 2013 werd het bestemmingsplan "Bezuidenhout" vastgesteld. De Stichting heeft beroep ingesteld tegen dit bestemmingsplan, waarbij de Stichting zich onder andere op het standpunt heeft gesteld dat in de wijk reeds sprake was van een parkeertekort en dat zij vreesde dat door de dakopbouwen die dit bestemmingsplan mogelijk maakte, het parkeertekort alleen nog maar zou toenemen.

3.2 In de tussenuitspraak van 19 februari 2014 (ECLI:NL:RVS:2014:584) heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling) overwogen dat in het bestemmingsplan beoordeeld had moeten worden of zich reeds een parkeertekort voordeed en hoe de door het plan mogelijk gemaakte ontwikkelingen zich daartoe verhielden. Hierbij diende bij het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen uitgegaan te worden van de representatieve invulling van hetgeen ingevolge het plan planologisch maximaal mogelijk is. De Afdeling overwoog vervolgens dat in het bestemmingsplan "Bezuidenhout", nu niet in geschil was dat zich een parkeertekort voordeed, niet inzichtelijk is gemaakt welke gevolgen het toestaan van dakopbouwen heeft voor de parkeerbehoefte. De Afdeling heeft in deze tussenuitspraak geoordeeld dat het bestemmingsplan in zoverre in strijd is met artikel 3:2 Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb). De Afdeling heeft de gemeenteraad van Den Haag dan ook opgedragen om dit gebrek te herstellen en door het verrichten van nader onderzoek voldoende draagkrachtig te motiveren welke gevolgen een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden heeft voor de parkeersituatie in het plangebied, dan wel om een nieuw besluit te nemen.

3.3 Naar aanleiding van deze uitspraak van 19 februari 2014, heeft de raad bij besluit van 24 april 2014 het bestemmingsplan "Bezuidenhout" gewijzigd. In dit besluit zijn de planregels ten aanzien van de specifieke bouwaanduiding voor dakopbouwen uitgebreid/verduidelijkt. Verder is paragraaf 5.2.7.4 "Dakopbouwen en parkeerbehoefte" aan de plantoelichting toegevoegd. Met deze paragraaf heeft de raad beoogd uitvoering te geven aan de opdracht van de Afdeling om te motiveren welke gevolgen een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden heeft voor de parkeersituatie in het gebied. In deze nieuw toegevoegde paragraaf was opgenomen dat het plan "Bezuidenhout" minder planologische mogelijkheden voor opbouwen kende dan het voorheen geldende plan, wat maakte dat de raad zich op het standpunt stelde dat het plan geen negatieve gevolgen heeft voor de parkeersituatie in het plangebied.

3.4 De Stichting heeft vervolgens haar zienswijze naar voren gebracht over de wijze waarop het gebrek uit het bestemmingsplan in het besluit van 24 april 2014 is hersteld. De Stichting voerde in de zienswijze onder meer aan dat de raad bij een vergelijking tussen het voorheen geldende plan en het onderhavige plan niet alleen de uitbreidingsmogelijkheden, maar ook de voorheen geldende en huidige parkeernormen had moeten betrekken. Waarbij de Stichting er op wees dat er ten tijde van het vaststellen van het plan reeds een parkeertekort bestond van 1.594 parkeerplaatsen. Ook voerde de Stichting aan dat het besluit van de raad van 24 april 2014 berustte op onjuiste informatie en cijfers over de parkeerbehoefte.

3.5 In de uitspraak van 18 augustus 2014 (ECLI:NL:RVS:2014:3192) heeft de Afdeling vervolgens geoordeeld dat de raad met het besluit van 24 april 2014 niet aan de in tussenuitspraak gegeven opdracht heeft voldaan. De Afdeling overwoog dat de raad met de enkele verwijzing naar de bouwmogelijkheden uit het vorige plan, niet inzichtelijk heeft gemaakt welke gevolgen een representatieve invulling van de maximale mogelijkheden van het onderhavige plan heeft voor de bestaande parkeersituatie in het plangebied.

De Afdeling heeft in deze uitspraak bepaald dat niet inzichtelijk is gemaakt welke gevolgen het plan heeft voor de parkeersituatie in het plangebied, voor zover daarin dakopbouwen zijn toegestaan, omdat de in het plan gehanteerde parkeernorm mede afhankelijk is van de oppervlakte van de woning en de oppervlakte van de woning door het toevoegen van een dakopbouw zodanig toeneemt dat een hogere parkeernorm geldt, hetgeen de raad niet heeft betrokken in de beoordeling van de gevolgen van het plan. Daarom heeft de Afdeling in deze uitspraak de mogelijkheid vernietigd om binnen de bestemmingen "Wonen - 1" en "Wonen - 2" in het plangebied van het bestemmingsplan

"Bezuidenhout" dakopbouwen te realiseren. Voor het overige is het vastgestelde plan "Bezuidenhout" in stand gebleven.

3.6 Met ingang van 21 december 2017 heeft de raad het ontwerpbestemmingsplan "Bezuidenhout, le herziening" ter inzage gelegd. In dit ontwerpbestemmingsplan wordt het weer mogelijk gemaakt om dakopbouwen te realiseren op woningen binnen de bestemmingen 'Wonen-1' en 'Wonen-2'. Ter onderbouwing van deze keuze is in de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan het volgende opgenomen: " (...).

Daarbij is onder meer aangegeven dat er op zichzelf beschouwd geen reden is om aan te nemen dat door toevoeging van bijvoorbeeld een dakopbouw ook het autobezit van zittende bewoners toeneemt. Ter onderbouwing is een vergelijking opgenomen van het autobezit inzake 424 adressen in Den Haag waarvoor in de periode 2009-2012 aanvragen voor een dakopbouw zijn ingediend. Deze vergelijking laat zien dat er binnen de gemeente Den Haag sprake is van een marginale toename van het autobezit bij deze adressen tussen 2010 en 2015 met in totaal 46 auto's verspreid over de stad.

Voor het stadsdeel Haagse Hout, waarbinnen het Bezuidenhout is gelegen, leidde de vergelijking tot een negatief resultaat: het autobezit was in die jaren met 2 auto's afgenomen (64 versus 62 auto's). Gelet hierop wordt er vanuit gegaan dat bij uitbreiding van het woonoppervlak van een bestaande woning de parkeerbehoefte niet wijzigt als gevolg van de uitbreiding en dat er onvoldoende aanleiding bestaat om in het kader van de omgevingsvergunning een parkeereis te stellen."

3.7 Met de uitspraken van 19 februari 2014 en 18 augustus 2014 is in onderhavig ontwerpbestemmingsplan opnieuw onvoldoende rekening gehouden. Ook in dit ontwerpbestemmingsplan is namelijk onvoldoende duidelijk gemaakt welke gevolgen een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden heeft voor de parkeersituatie in het gebied. Reden voor de Stichting om nu een zienswijze tegen dit ontwerpbestemmingsplan in te dienen.

4 Gronden

4.1 Deze zienswijze is gericht tegen de plandelen "Wonen-1" en "Wonen-2", de algemene gebruiksregels van het ontwerpbestemmingsplan en tevens tegen de Nota parkeernormen Den Haag.

De parkeerregeling in het ontwerpbestemmingsplan is onzorgvuldig en leidt tot rechtsonzekerheid

4.2 In bestemmingsplannen die worden vastgesteld na 29 november 2014 is het, aangezien het niet meer is toegestaan stedenbouwkundige voorschriften, zoals parkeernormen, in een gemeentelijke bouwverordening op te nemen, niet meer mogelijk te verwijzen naar parkeernormen in de bouwverordening. Dit betekent dat in bestemmingsplannen vastgesteld na 29 november 2014 parkeernormen opgenomen moeten worden. Hierbij kan volstaan worden met een verwijzing naar gemeentelijk beleid dat parkeernormen bevat. De wijze waarop in de planregels van het ontwerpbestemmingsplan wordt verwezen naar de Nota parkeernormen is echter dusdanig onduidelijk dat hiermee onvoldoende wordt geborgd dat in voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien.

4.3 In artikel 9 sub b van de planregels is - kort gezegd - bepaald dat indien de ligging, de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, ingeval geen sprake is van een uitbreiding van een bestaande woning, met inachtneming van de Nota parkeernormen voorzien moet worden in parkeerruimte op eigen terrein. De situatie waarin sprake is van een uitbreiding van een bestaande woning is uitgezonderd van de eis dat voldaan moet zijn aan de Nota parkeernormen en dat voorzien moet worden in parkeerruimte op eigen terrein. Hieruit lijkt te volgen dat voor uitbreidingen van woningen de regels over parkeren zoals volgt uit de Nota parkeren niet gelden.

Het is onjuist om voor uitbreidingen van woningen geen parkeernormen van toepassing te verklaren

4.4 In de eerste plaats is het onjuist om voor uitbreidingen van woningen geen parkeernormen van toepassing te verklaren. Door deze parkeerregeling als zodanig op te nemen, impliceert de raad dat door het uitbreiden van woningen de parkeerbehoefte niet wijzigt. Het standpunt van de raad dat de parkeerbehoefte bij de uitbreiding van het woonoppervlak niet wijzigt, is echter niet juist en tevens onzorgvuldig vastgesteld.

4.5 In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan wordt ter onderbouwing van het standpunt dat de parkeerbehoefte niet wijzigt als gevolg van de uitbreiding van het woonoppervlak verwezen naar een vergelijking van het autobezit voor 424 adressen in Den Haag, waarvoor in de periode 2009-2012 aanvragen voor dakopbouwen zijn ingediend. De vergelijking laat zien dat het autobezit met 46 auto's is toegenomen bij adressen waar een vergunning voor dakopbouwen is aangevraagd. De gemeente baseert hier vervolgens haar standpunt op dat de parkeerbehoefte bij uitbreiding van het woonoppervlak niet wijzigt.

4.6 De conclusie van de raad dat de parkeerbehoefte niet wijzigt door de komst van dakopbouwen is onjuist. Uit de vergelijking waarop de raad deze conclusie baseert, volgt namelijk dat door het mogelijk maken van dakopbouwen wel degelijk sprake is van een toename van het aantal auto's. Uit het door de gemeente uitgevoerde onderzoek blijkt een toename van het aantal auto's van ruim 10%, bij adressen waar dakopbouwen worden toegestaan. Hiermee is juist aangetoond dat door de komst van dakopbouwen wel degelijk sprake is van een toename van het aantal auto's en hierdoor van een verandering in de parkeersituatie.

4.7 Daarnaast is deze conclusie onvoldoende onderbouwd. Zeker gelet op het feit dat in de wijk Bezuidenhout al lange tijd sprake is van een parkeertekort, had niet zo snel de conclusie getrokken kunnen worden dat het toestaan van dakopbouwen geen gevolgen heeft voor de parkeersituatie in het plangebied. Verder is deze vergelijking onvoldoende om als onderbouwing van het standpunt van de raad te kunnen dienen. In de eerste plaats is het de vraag of deze vergelijking representatief is voor de huidige situatie in de wijk. Deze vergelijking ziet immers op de periode 2010-2015, waarin het crisis was en waarmee deze periode dus niet representatief is voor de huidige situatie. Ook is deze vergelijking uitgevoerd bij 'slechts' 424 adressen. Met dit ontwerpbestemmingsplan worden al 1000 dakopbouwen mogelijk gemaakt.

De uitzondering uit de parkeerregeling ziet ten onrechte op alle vormen van woninguitbreiding

4.8 Verder is met de vergelijking uitsluitend onderzocht in hoeverre dakopbouwen gevolgen hebben voor de parkeersituatie. Door in de parkeerregeling alle vormen van woninguitbreiding uit te zonderen van de parkeernormen, lijkt de raad te stellen dat alle vormen van woninguitbreiding geen invloed hebben op de parkeersituatie. Het is dan ook onbegrijpelijk dat de parkeerregeling nu alle vormen van woninguitbreiding uitzondert van de parkeernormen, terwijl uitsluitend de invloed van dakopbouwen op de parkeersituatie is onderzocht. Zelfs al zou de vergelijking bewijzen dat de parkeersituatie niet wijzigt door dakopbouwen, wat niet zo is, dan kan dit niet ook zomaar aangenomen worden voor andere vormen van woninguitbreiding.

De parkeerregeling is te onduidelijk

4.9 Daarnaast leidt de parkeerregeling in artikel 9 sub b van het ontwerpbestemmingsplan tot rechtsonzekerheid. De bepaling dat "indien de ligging, de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, ingeval geen sprake is van een uitbreiding van een bestaande woning, met inachtneming van de Nota parkeernormen voorzien moet worden in parkeerruimte op eigen terrein", is (te) onduidelijk. Uit deze bepaling blijkt onvoldoende in welke situaties aan de parkeernormen voldaan moet worden. Het college zal hierdoor erg veel vrijheid krijgen bij het al dan niet verlenen van vergunningen, zonder dat duidelijk is aan welke criteria het college zal toetsen.

Tussen conclusie

4.10 De wijze waarop de parkeerregeling in het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel en het rechtszekerheidsbeginsel, nu onvoldoende geborgd is dat het toestaan van dakopbouwen niet leidt tot toename van de parkeerdruk. Met de verwijzing naar de vergelijking heeft de raad nog steeds onvoldoende zorgvuldig aangetoond welke gevolgen het toestaan van dakopbouwen heeft voor de parkeersituatie in het plangebied.

Met het ontwerpbestemmingsplan blijft het parkeerprobleem in de wijk Bezuidenhout bestaan, wat maakt dat het ontwerpbestemmingsplan in strijd is met een goede ruimtelijke ordening

4.11 Momenteel is sprake van een parkeertekort van ongeveer 510 parkeerplaatsen in de wijk Bezuidenhout. Het laten vallen van de parkeereisen op papier doet niets af aan de realiteit op straat in de wijk. Uit de vergelijking met de praktijk blijkt een toename van het autobezit van ruim 10%, indien dakopbouwen worden toegestaan. Nu het ontwerpbestemmingsplan circa 1000 dakopbouwen mogelijk maakt, zal - indien wordt aangesloten bij de vergelijking - het toestaan van dakopbouwen ruim 100 extra parkeerplaatsen vergen.

4.12 Daarnaast sluiten de parkeernormen uit de Nota parkeernormen Den Haag niet aan bij de CROW parkeercijfers. De normen voor woningen uit de Nota parkeernormen liggen onder of net op de minimumnormen zoals gesteld door de CROW. Door de raad wordt in het geheel niet gemotiveerd waarom van deze lage(re) normen zou mogen worden uitgegaan althans waarom desondanks geen sprake is van onaanvaardbare gevolgen.

4.13 Met dit ontwerpbestemmingsplan is op geen enkele wijze getracht het parkeertekort op lossen. Het parkeertekort wordt door dit ontwerpbestemmingsplan juist vergroot. De parkeernorm moet houvast bieden bij de ontwikkeling van de goede ruimtelijke ordening en in dat kader sturen op het autobezit in de wijk en de parkeerdruk. Loslaten van de parkeernorm betekent een (contraproductieve) verdere afname van een toch al beperkt arsenaal aan sturingsmogelijkheden om het woon- en leefklimaat in de wijk op peil te houden.

4.14 Verder bestaat in de wijk de wens om ondergrondse restafvalcontainers (ORAC's) te plaatsen, om zo de overlast van meeuwen tegen te gaan, alsook het afval op straat te verminderen. Om de ORAC's te kunnen plaatsen moet de parkeerdruk beneden de 90% komen te liggen.

Voorliggend ontwerpbestemmingsplan zorgt er mede voor dat de wijk tot in lengte van jaren geen beschikking krijgt over ORAC's, aangezien de parkeerdruk hierdoor nog lang niet onder de 90% zal komen te liggen.

5 Conclusie

De Stichting vreest als gevolg dit ontwerpbestemmingsplan voor een toename van de parkeerdruk en dientengevolge negatieve gevolgen voor het woon- en leefklimaat in de wijk. Gelet op het vorenstaande verzoekt de Stichting rekening te houden met onderhavige zienswijze en bij het vaststellen van het bestemmingsplan alsnog te voorzien in een deugdelijke regeling ter voorkoming van onaanvaardbare de gevolgen voor de parkeerdruk. De Stichting verzoekt u daarom een bestemmingsplan vast te stellen, waarbij voldoende rekening wordt gehouden met de effecten op het woon- en leefklimaat in de wijk en waarin wordt aangetoond en geborgd dat het toestaan van dakopbouwen geen negatieve gevolgen heeft voor de parkeersituatie.”

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op:

1. Formeel.

Voor zover Lexence Advocaten namens de Stichting Wijkberaad Bezuidenhout (hierna: reclamante) onder 4.1 stelt, dat de zienswijze tevens gericht is tegen de Nota Parkeernormen Den Haag, wordt dit onderdeel van de zienswijze niet-ontvankelijk verklaard. Bij besluit 21 (ris-nummer291425) heeft de gemeenteraad op 3 maart 2016 de Nota Parkeernormen Den Haag, zoals vastgesteld op 11 november 2011, gewijzigd en aangevuld. Deze wijzigingen en aanvullingen zijn van kracht met ingang van 12 maart 2016. Het besluit van de raad van 3 maart 2016 staat in de onderhavige procedure niet ter discussie.

2. Doelstelling.

Voor zover reclamante onder punt 2 haar doel aanhaalt en –kort gezegd- stelt dat het doel de instandhouding van een goed woon- en leefklimaat in de wijk Bezuidenhout is, wordt opgemerkt dat de stichting volgens de statuten tevens ten doel heeft de belangenbehartiging van de bewoners of groepen van bewoners te bevorderen door zelfwerkzaamheid van de bewoners.

Het gemeentelijk beleid richt zich eveneens op het belang van bewoners, en, voor zover in de onderhavige procedure van belang, is het gemeentelijk beleid met nadruk gericht op de mogelijkheid dat bewoners zoveel mogelijk hun wooncarrière in hun eigen wijk kunnen maken. Het mogelijk maken van het vergroten van een bestaande woning is daarbij een belangrijk instrument.

Uitgangspunt van het gemeentelijk beleid is dat dakopbouwen in de hele stad zijn toegestaan, tenzij het uit stedenbouwkundig en/of cultuurhistorisch oogpunt niet verantwoord is.

De Afdeling heeft ook in de uitspraak van 18 augustus 2014 (in rechtsoverweging 7.2) inzake het bestemmingsplan Bezuidenhout aangegeven dit beleid in beginsel niet onredelijk te achten. In vrijwel de gehele stad is inmiddels aan het beleid uitvoering gegeven door een dakopbouwenregeling op te nemen in bestemmingsplannen. Er is voor wat betreft de wijk Bezuidenhout niet gebleken van dermate bijzondere omstandigheden dat dit in redelijkheid aanleiding zou moeten zijn om van het beleid en het gestelde belang van bewoners af te wijken, en af te zien van het opnemen van een dakopbouwmogelijkheid voor woningen waar dit in ruimtelijk en stedenbouwkundig opzicht verantwoord is. Voor zover reclamante zich in algemeenheid richt tegen het opnemen van een dakopbouwenregeling in het voorliggende bestemmingsplan, is dit naar ons oordeel niet met doorslaggevende en redelijke argumenten onderbouwd. Dit onderdeel van de zienswijze wordt ongegrond geacht.

3. *Achtergrond.*

Voor zover reclamante onder punt 3 haar eigen weergave geeft van achtergrond en feiten en nogmaals argumenten aanvoert met betrekking de uitspraak van de Afdeling uit augustus 2014, laten wij deze weergave bij reclamante. Met de uitspraak heeft de Afdeling een eindoordeel gegeven over het bestemmingsplan Bezuidenhout en de daarin opgenomen dakopbouwmogelijkheid. Deze procedure is daarmee afgerond.

Aan de orde is hier het voorliggende bestemmingsplan Bezuidenhout 1^e herziening. Het algemeen toetsingskader daarbij is, overeenkomstig door de Afdeling wordt aangegeven, dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan de raad bestemmingen kan aanwijzen en regels kan geven welke de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. Daarbij heeft de raad beleidsruimte en dienen de betrokken belangen te worden afgewogen. Het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan dient in overeenstemming te zijn met het recht en de raad dient zich in redelijkheid op het standpunt te kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Met dit toetsingskader als richtlijn, wordt met betrekking tot de gronden van de zienswijze van reclamante het volgende overwogen.

4. *Gemeentelijk beleid.*

Alvorens nader op in de zienswijze aangevoerde gronden in te gaan, wordt het volgende uiteengezet. De uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 18 augustus 2014 is voor de gemeente aanleiding geweest om de Nota Parkeernormen nader te bezien. In de toelichting van het bestemmingsplan (samenvatting en hoofdstuk 3.6.2.2.) is een onderbouwing gegeven waar kortheidshalve naar wordt verwezen. Daarnaast is als bijlage 2 bij de regels de integrale tekst van het raadsvoorstel inzake wijzigingen/aanvullingen op de Nota Parkeernormen opgenomen. Met het aannemen van het raadsvoorstel op 3 maart 2016, waarbij de raad onder meer heeft besloten het college op te dragen geen parkeertoets te doen bij uitbreiding vloeroppervlak van bestaande woningen, is de theoretische aanname gecorrigeerd, dat door toevoeging van een dakopbouw de parkeerbehoefte zodanig zou toenemen dat de hogere parkeernorm zou gaan gelden. In de praktijk is gebleken dat het autobezit na realisatie van een dakopbouw slechts marginaal toeneemt, omdat er niet meerdere woningen ontstaan. Bij woningsplitsingen is dat wel het geval en kunnen meerdere splitsingen in een straatdeel leiden tot een hogere parkeerdruk. Daarom wordt er bij woningsplitsing wel aan de parkeernormen getoetst. In het raadsvoorstel van 3 maart 2016 is ter onderbouwing een tabel opgenomen inzake een vergelijking van het autobezit bij 424 adressen in Den Haag waarvoor in de periode 2009-2012 aanvragen voor een dakopbouw zijn ingediend.

De betreffende aanvragen zagen destijds (overeenkomstig het beleid waarbij op dat moment nog geen onderscheid werd gemaakt) zowel op te splitsen woningen als op uitbreidingen van bestaande woningen. De tabel laat zien dat er op de maatgevende momenten in januari 2010 en 2015 binnen de gemeente Den Haag sprake was van een toename van het autobezit op deze adressen van in totaal 46 auto's verspreid over de stad. Voor het stadsdeel Haagse Hout, waarbinnen het nu aan de orde zijnde plangebied is gelegen, leidde de vergelijking tot een negatief resultaat: het autobezit was in die jaren op de betreffende adressen met 2 auto's afgenomen (64 versus 62 auto's). De gemeente gaat er daarom vanuit dat bij uitbreiding van het woonoppervlak van een bestaande woning de parkeerbehoefte niet wijzigt en dat er onvoldoende aanleiding bestaat om in het kader van de omgevingsvergunning een parkeereis te stellen.

Splitsen van woningen kan, in tegenstelling tot het toevoegen van een dakopbouw bij een bestaande woning, wel gevolgen hebben voor de parkeersituatie en de Nota Parkeernormen is om die reden onverkort van toepassing op dergelijke situaties. Om uit splitsing voortvloeiende overlast te voorkomen is op 28 april 2014 (ris 270113) een beleidsregel vastgesteld dat binnen 10 jaar na het verlenen van een omgevingsvergunning voor het vergroten van een woning door middel van een dakopbouw, geen medewerking zal worden verleend aan een aanvraag voor een omgevingsvergunning tot splitsing. In het voorliggende bestemmingsplan is aanvullend een algemene bouwregel (artikel 8.h) opgenomen welke bepaalt dat het is verboden een bestaande woning bouwkundig te splitsen tot twee of meer zelfstandige woningen. Ook is de afwijkmogelijkheid (artikel 10.1.e) aan stringente voorwaarden verbonden.

Met vooromschreven maatregelen is naar ons oordeel afdoende gewaarborgd dat de mogelijke uitbreiding van het woonoppervlak van bestaande woningen met een dakopbouw (ook) in het Bezuidenhout niet zal leiden tot onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat.

Dit tevens afgezet tegen het gemeentelijke beleid, dat zich met nadruk richt op de mogelijkheid dat bewoners zoveel mogelijk hun wooncarrière in hun eigen wijk kunnen maken, wordt in het kader van de rechtsgelijkheid geen aanleiding, dan wel een andere bijzondere overweging gezien, om de bewoners van de wijk Bezuidenhout een in een bestemmingsplan vastgelegde mogelijkheid voor het realiseren van dakopbouwen te onthouden.

5. *Zienswijze kaderstelling.*

De zienswijze stelt zich in punt 4.1 te richten tegen de plandelen (bedoeld zal zijn bestemming) Wonen-1 en Wonen-2, de algemene gebruiksregels en de Nota Parkeernormen. In de conclusie onder punt 5 verzoekt reclamante een bestemmingsplan vast te stellen waarbij rekening wordt gehouden met de effecten op het woon- en leefklimaat en te borgen dat het toestaan van dakopbouwen geen negatieve gevolgen heeft voor de parkeersituatie.

Geconstateerd wordt dat de zienswijze zich uitsluitend richt op het onderwerp parkeren (parkeersituatie, parkeernormen etc), woon- en leefklimaat in brede zin, alsmede zorgvuldigheid en rechtszekerheid. De zienswijze richt zich niet principieel tegen de in het bestemmingsplan vastgelegde mogelijkheid om bestaande woningen van een dakopbouw te voorzien. Ook richt de zienswijze zich niet inhoudelijk en gemotiveerd tegen de bestemmingen Wonen-1 en Wonen-2 als zodanig. Daarnaast wordt geconstateerd dat reclamante de tabel, zoals opgenomen in bijlage 2 van de regels, weliswaar anders interpreteert, maar niet de cijfers als zodanig bestrijdt, te weten voor het stadsdeel Haagse Hout, het negatieve resultaat, waarbij het autobezit op de peilmomenten 2010-2015 op de betreffende adressen met 2 auto's was afgenomen (64 versus 62 auto's).

6. Gronden waaronder zorgvuldigheid en rechtszekerheid.

Voor zover reclamante in de aanhef bij de gronden stelt dat de parkeerregeling in het bestemmingsplan onzorgvuldig is en zou leiden tot rechtsonzekerheid, wordt het volgende overwogen.

In artikel 9.b van de planregels is duidelijk bepaald, dat de bepaling niet ziet op uitbreiding van een bestaande woning zoals omschreven in de op 3 maart 2016 vastgestelde Wijzigingen/aanvullingen op de Nota Parkeernormen).

Artikel 9.b bepaalt verder voor andere situaties dan uitbreiding van een bestaande woning, dat indien de ligging, de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, volgens de parkeernormen en kaart zoals opgenomen in bijlage 1 en bijlage 2 van de regels ten behoeve van het parkeren of stallen van personenauto's, fietsen en bromfietsen alsook voor het laden of lossen van goederen, ruimte moet zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.

Voor zover reclamante in 4.3 suggereert, dat uit de regels en het beleid, zoals opgenomen in de bijlagen bij de regels, lijkt te volgen dat voor uitbreidingen van woningen de regels over parkeren niet lijken te gelden, wordt het volgende opgemerkt.

Het gemeentelijke beleid zoals vastgelegd in de Nota Parkeernormen (bijlage 1 bij de regels) is onverkort van toepassing, echter zoals volgt uit de door de raad vastgestelde Wijzigingen/aanvullingen op de Nota Parkeernormen (Bijlage 2 bij de regels), onder punt 2, wordt bij aanvragen voor een uitbreiding van een bestaande woning niet meer inhoudelijk aan het parkeerbeleid getoetst en wordt in die gevallen ook geen parkeereis meer gesteld. De stelling van reclamante is derhalve onjuist.

Voor zover reclamante aanvoert dat de parkeerregeling in het onderhavige bestemmingsplan onzorgvuldig is en leidt tot rechtsonzekerheid, wordt het volgende overwogen.

Zoals reeds onder punt 1 (Formeel) vermeld staat het door de raad in 2016 vastgestelde gemeentelijk beleid niet ter discussie in de onderhavige procedure.

Reclamante heeft naar ons oordeel geen overtuigende en doorslaggevende gronden aangevoerd die een gebiedsspecifieke invulling voor het onderhavige plangebied, in afwijking van vastgesteld gemeentelijk parkeerbeleid, rechtvaardigen of vereisen. In de gronden zoals deze door reclamante naar voren zijn gebracht, kan naar ons oordeel niet worden gelezen welke rechtsonzekerheid het incorporeren van het gemeentelijke parkeerbeleid en het opnemen van een dakopbouwenregeling ten gevolge heeft, dan wel welke strijd met een goede ruimtelijke ordening dit zou opleveren voor dit plangebied. Met het vaststellen van de Wijzigingen/aanvullingen op de Nota Parkeernormen in 2016 is naar ons oordeel afdoende onderzocht en inzichtelijk gemaakt welke gevolgen het toestaan van dakopbouwen heeft voor de parkeersituatie binnen de gemeente, alsmede specifiek binnen het stadsdeel Haagse Hout. De conclusie van reclamante, dat het voorliggende bestemmingsplan in deze vorm een toename van de parkeerdruk als gevolg zal hebben en daarmee het woon- en leefklimaat zou aantasten, vindt geen steun in de onderzoeksresultaten (afname met 2 auto's voor het stadsdeel Haagse Hout), welke ten grondslag hebben gelegen aan de beleidsaanpassing. Reclamante heeft geen nadere onderbouwing, feiten of omstandigheden naar voren gebracht op grond waarvan zou moeten worden overwogen dat het onverkort vasthouden aan het gemeentelijke parkeerbeleid, zou kunnen leiden tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat in het onderhavige plangebied.

Er bestaat dan ook onvoldoende basis voor de verwachting dat onder invloed van de dakopbouw mogelijkheden bij bestaande woningen het aantal auto's in de wijk dusdanig zal toenemen en van invloed zal zijn op de parkeersituatie, dat bij de afweging van alle belangen, een groter gewicht moet worden toegekend aan de belangen van reclamante, dan aan de belangen die met de realisering van het gemeentelijk beleid om dakopbouwen toe te staan ten behoeve van bewoners, aan de orde zijn. Wij stellen ons dan ook op het standpunt dat nu het bestemmingsplan geen onaanvaardbare gevolgen voor de parkeerdruk zal hebben, er vanuit ruimtelijk oogpunt geen noodzaak bestaat om in dit geval een andere parkeerregeling in het plan op te nemen.

7. *Naar aanleiding van overige gronden.*

Vastgesteld wordt dat binnen de bestemmingen Wonen-1 en Wonen-2 parkeervoorzieningen zijn toegestaan. Het bestemmingsplan staat dan ook niet in de weg aan meer parkeermogelijkheden. Anders dan reclamante aanneemt behoeft het voorliggende plan geen oplossing te bieden, of de oplossing te zijn, voor een eventueel bestaande parkeerproblemen rondom het plangebied (zo ook recente jurisprudentie van de Afdeling, 201702108/1/R2), noch voor het plaatsen van ORAC's en meeuwenoverlast. De basis die reclamante aan haar redenering ten grondslag legt, een aanname dat het uitbreiden van bestaande woningen een toename van autobezit van 10% zou opleveren, berust zoals hierboven reeds uiteengezet, op een verkeerde lezing, dan wel interpretatie, van het onderzoek, en vindt bovendien geen steun in de onderzoeksresultaten voor het stadsdeel Haagse Hout, waarbinnen het plangebied is gelegen. Daarbij wordt opgemerkt dat ook de stelling van reclamante dat er een parkeertekort is in Bezuidenhout als zodanig niet correct is. Alleen in Bezuidenhout-Oost is een hoge parkeerdruk, maar in Bezuidenhout-Midden is dat niet zo. Naar aanleiding van de brief van de wethouder over de parkeeraanpak Bezuidenhout-Oost (RIS291425) zijn alle vergunningsgebieden van Bezuidenhout samengevoegd waardoor er een betere spreiding kan plaatsvinden.

Voor wat betreft de verwijzing naar CROW parkeerkencijfers betreft dit richtlijnen welke niet altijd integraal bruikbaar zijn voor deze stad. De gemeente heeft eigen parkeernormen laten vaststellen die gebaseerd zijn op de CROW parkeerkencijfers maar door de gemeente zelf specifiek zijn gemaakt om te gebruiken bij bouwprojecten in de gemeente.

Conclusie: *Uit voorgaande overwegingen volgt dat het college de zienswijze van reclamante gedeeltelijk niet-ontvankelijk en voor het overige ongegrond verklaart.*

ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het voorliggende bestemmingsplan vormt in hoofdzaak een nieuwe juridisch-planologische regeling voor een bestaande situatie. Op een aantal locaties wordt het mogelijk dakopbouwen te realiseren.

Hierbij is geen sprake van een bouwplan als bedoeld in art.6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening daar het slechts om een beperkte uitbreiding gaat en geen toevoeging van woningen betreft.

Het bestemmingsplan staat behalve de mogelijkheid van dakopbouwen geen verdere ontwikkelingen toe en om die reden is geen sprake van kosten die ten laste komen van de gemeente. Op grond van artikel 6.12 tweede lid Wro wordt daarom besloten om geen exploitatieplan vast te stellen. Het bestemmingsplan is economisch uitvoerbaar.

STAAT VAN WIJZIGINGEN

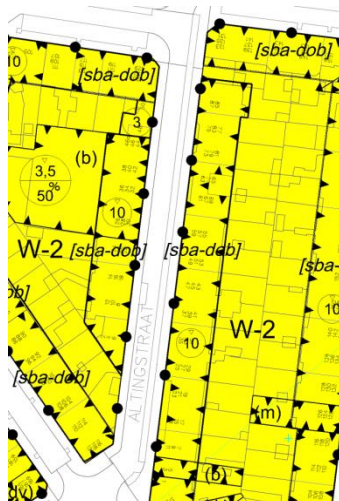
Naar aanleiding van de zienswijzen

Verbeelding / Plankaart

- Ter plaatse van de Johannes Camphuijsstraat betreffende de huisnummers 288-338 aan de even zijde van de straat, wordt de bouwaanduiding “specifieke bouwaanduiding – dakopbouw” toegevoegd overeenkomstig onderstaand kaartfragment:



- Ter plaatse van de Altingstraat, tussen De Sillestraat en Pahudstraat, wordt de bouwaanduiding “specifieke bouwaanduiding – dakopbouw” toegevoegd overeenkomstig onderstaand kaartfragment:



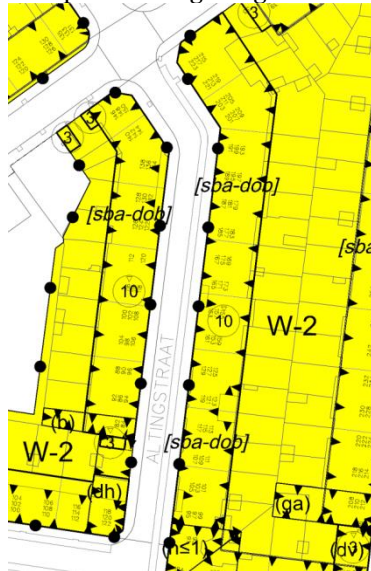
Toelichting

- Hoofdstuk 5.3.8 wordt aangepast als volgt. In de zin : “Johannes Camphuijsstraat: in deze bebouwingstypen.” worden de zinsnede “met alleenStuyvesantstraat” vervangen door de zinsnede: “aan de even zijde, Johannes Camphuijsstraat 272-338”;

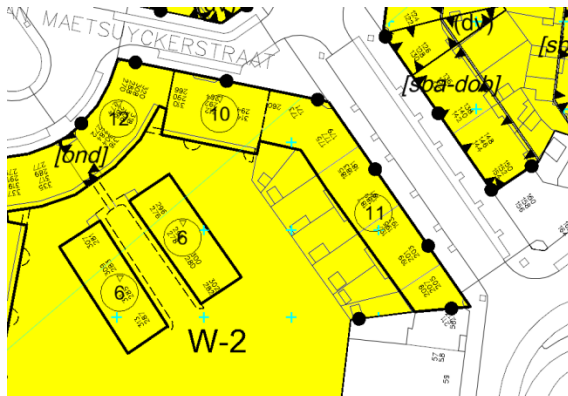
Ambtshalve wijzigingen

Verbeelding

- Ter plaatse van de Altingstraat, tussen de Merkusstraat en De Sillestraat, wordt na stedenbouwkundige heroverweging en gebaseerd op de bezonningsstudie de bouwaanduiding “specifieke bouwaanduiding – dakopbouw” toegevoegd overeenkomstig onderstaand kaartfragment:



- Ter plaatse van de Pahudstraat nabij het Stuyvesantplein zijn per abuis dakopbouw mogelijkheden op de verbeelding geplaatst waar deze voorheen niet mogelijk waren gemaakt op grond van stedenbouwkundige overwegingen. Gelet op het feit dat hier geen bezonningsstudie aan ten grondslag ligt, wordt de verbeelding gecorrigeerd overeenkomstig onderstaand kaartfragment:



- Ter plaatse van de Johannes Camphuijsstraat wordt na stedenbouwkundige heroverweging en gebaseerd op de bezonningsstudie de bouwaanduiding “specifieke bouwaanduiding – dakopbouw” toegevoegd overeenkomstig onderstaande kaartfragmenten:



Ter plaatse van de laan van Nieuw Oost Indie 171-187 is de bouwhoogte in overeenstemming gebracht met de bouwhoogte welke in het voorgaande bestemmingsplan al mogelijk was.

Regels

- In artikel 9.b na de woorden “nota parkeernormen Den Haag” een komma invoegen;

Toelichting

- In hoofdstuk 1.1 onder de kop “De herziening versus het bestemmingsplan Bezuidenhout (2014):”, onder a, wordt de zin “Voor de toegevoegd.” Geschrapt;
- Hoofdstuk 5.3.5 wordt na “Altingstraat:” aangepast als volgt. De zinsnede “dakopbouwen gemaakt.” wordt vervangen door: “dakopbouwen in deze straat zijn stedenbouwkundig mogelijk vanwege het straatprofiel en de bouwhoogte van 10 meter op de bestaande bebouwing, onder de voorwaarde dat deze op een aantal plekken is teruggelegd ten opzichte van de voorgevel van de bestaande bebouwing”;
- In hoofdstuk 5.3.11 onder c wordt de zinsnede “Altingstraat straatprofiel;” geschrapt;
- In hoofdstuk 5.3.11 onder c wordt na “Johannes Camphuijsstraat:” de zin “mede...niet” vervangen door: “gezien het aanwezig rijksmonument en de ensemblewaarde alsmede de bezonning worden dakopbouwen met een teruglegging toegestaan in het deel van de straat tussen de Willem van Outhoornstraat en Juliana van Stolberglaan en het deel tussen de Juliana van Stolberglaan en de Stuyvesantstraat;”.

BESLUITVORMING

Gezien het vorenstaande stelt het college de raad voor het volgende besluit te nemen:

de raad van de gemeente Den Haag,

gezien het voorstel van het college van 9 juli 2018,

gelet op de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening,

besluit:

met overneming van de door het college in het hiervoor vermelde voorstel aangegeven overwegingen, welke worden geacht deel uit te maken van dit besluit:

- I. de zienswijzen Ra 2018.18 en Ra 2018.19 in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, ontvankelijk te verklaren;
- II. de zienswijze Ra 2018.20 in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, gedeeltelijk niet-ontvankelijk en voor het overige ongegrond te verklaren;
- III. de zienswijze Ra 2018.18 en Ra 2018.19 in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, gegrond te verklaren;
- IV. tot herziening van de op het plangebied Bezuidenhout, 1e herziening betrekking hebbende regeling het bestemmingsplan Bezuidenhout, vastgesteld bij raadsbesluit 44, d.d. 24 april 2014;
- V. met in achtneming van de Staat van wijzigingen vast te stellen het bestemmingsplan Bezuidenhout, 1e herziening bestaande uit de kaart NL.IMRO.0518.BP0304GBezuidenh1-40ON.dgn met ondergrond o_NL.IMRO.0518.BP0304GBezuidenh1-ond.dgn en regels, zoals deze bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bescheiden zijn aangegeven, toegelicht en beschreven;
- VI. dat bij het bestemmingsplan voor de Bezuidenhout, 1e herziening geen exploitatieplan wordt vastgesteld.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 20 september 2018.

De griffier,

De voorzitter,

Na vaststelling van het bestemmingsplan Bezuidenhout, 1e herziening wordt het identificatienummer van het bestemmingsplan gewijzigd van NL.IMRO.0518.BP0304GBezuidenh1-40ON in NL.IMRO.0518.BP0304GBezuidenh1-50VA.