

Raadsbesluit RIS317026

De raad van de gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college van 7 november 2023,

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 in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, ontvankelijk te verklaren en daarop het volgende te besluiten;
- II. de zienswijze 01. (Ra 10517175) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, deels gegrond en deels ongegrond te verklaren;
- III. de zienswijze 02. (Ra 10520399) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren;
- IV. de zienswijze 03. (Ra 10520575) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren;
- V. de zienswijze 04. (Ra10520612) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren;
- VI. de zienswijze 05. (Ra 10520626) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, deels gegrond en deels ongegrond te verklaren;
- VII. de zienswijze 06. (Ra 10520649) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren;
- VIII. de zienswijze 07. (Ra 10520676) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren;
- IX. de zienswijze 08. (Ra 10522427) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren;
- X. de zienswijze 09. (Ra 10524062) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, deels gegrond en deels ongegrond te verklaren;
- XI. de zienswijze 10. (Ra 10524090) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren;
- XII. de zienswijze 11. (Ra 10524146) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, gegrond te verklaren;
- XIII. de zienswijze 12. (Ra 10524161) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren;
- XIV. de zienswijze 13. (Ra 10524173) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren;
- XV. de zienswijze 14. (Ra 10524208) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren;
- XVI. de zienswijze 15. (Ra 10524243) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren;
- XVII. de zienswijze 16. (Ra 10524321) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren;
- XVIII. de zienswijze 17. (Ra 10524365) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren;
- XIX. ten behoeve van 11 woningen een bezonningduur van minder dan 2 uur toe te staan;
- XX. tot herziening van de op het plangebied Anna van Hannoverstraat 4 betrekking hebbende regelingen:
 - Bestemmingsplan Bezuidenhout, vastgesteld bij raadsbesluit 73, d.d. 27 juni 2013;
 - Bestemmingsplan Bezuidenhout, deels gewijzigd vastgesteld bij raadsbesluit 44, d.d. 24 april 2014;

- Parapluherziening (fiets)parkeren, vastgesteld bij raadsbesluit RIS300391, d.d. 20 september 2018;
- Parapluherziening Staat van Bedrijfsactiviteiten, vastgesteld bij raadsbesluit RIS 301205, d.d. 20 december 2018.

- XXI. met in achtneming van de Staat van wijzigingen vast te stellen het bestemmingsplan Anna van Hannoverstraat 4 bestaande uit de kaart NL.IMRO.0518.BP0366GAnnaHan-40ON.dgn met ondergrond o_ NL.IMRO.0518.BP0366GAnnaHan-ond.dgn en regels, zoals deze bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bescheiden zijn aangegeven, toegelicht en beschreven;
- XXII. dat bij het bestemmingsplan voor Anna van Hannoverstraat 4 geen exploitatieplan wordt vastgesteld.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 14 december 2023.

De griffier,



De voorzitter,



**Datum**

7 november 2023

Registratienummer

DSO/10629902

RIS317026

Voorstel van het college inzake Vaststelling ontwerp-bestemmingsplan Anna van Hannoverstraat 4

INLEIDING

Bij raadsmededeling van 7 maart 2023 (DSO/10412913 - RIS314687) is aan de raad toegezonden het ontwerp-bestemmingsplan Anna van Hannoverstraat 4.

- *Begrenzing van het plangebied*

Het plangebied ligt in het Stadsdeel Bezuidenhout. Het plangebied wordt begrensd door de Schenkkade, Laan van Nieuw Oost-Indië, de Anna van Hannoverstraat en de Wilhelmina van Pruisenweg.

- *Aanleiding voor het bestemmingsplan en MER*

Eind 2016 is het pand Anna van Hannoverstraat 4, het voormalige ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, verkocht. De eigenaar heeft de gemeente verzocht om mee te werken aan herontwikkeling van de kavel. De locatie biedt de mogelijkheid om een deel van de groeiambitie voor wonen en werken van de gemeente gestalte te geven en tevens de stationsomgeving van Den Haag Laan van NOI en de daarbij behorende openbare ruimte een kwaliteitsslag te geven als stadsentree van Den Haag. De herontwikkeling van de kavel past niet binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan, maar geeft wel invulling aan de visie op het CID. Zodoende is het nodig een nieuw juridisch planologisch kader vast te stellen. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet hierin.

Voor de locatie Anna van Hannoverstraat 4 zijn programmatische uitgangspunten vastgelegd. Zo omvat het bovengronds programma maximaal 120.000 m² bvo met daarbij de mogelijkheid om maximaal 15.000 m² bvo parkeren (bovengronds en uit het zicht) te realiseren. De drempelwaarde zoals opgenomen in het Besluit milieueffectrapportage 100 hectare, 200.000 m² bvo of 2.000 woningen) wordt niet overschreden. De drempelwaarden zijn niet 'hard' waardoor er ook in gevallen waarbij de drempelwaarden niet worden overschreden, moet worden bekeken of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden die aanleiding geven voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure. Gezien de omvang van de plannen, de locatie en de potentiële effecten is besloten voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure in het kader van het bestemmingsplan.

- *Doel van het bestemmingsplan*

Het bestemmingsplan Anna van Hannoverstraat 4 voorziet in een actueel juridisch planologisch kader waarmee de realisatie van een programma van maximaal 120.000 m² bvo, bestaande uit een mix van functies, waaronder wonen (1.000 tot 1.200 woningen), kantoren, detailhandel, horeca en voorzieningen, stallingsruimten voor fietsen en parkeren van (deel-) auto's, wordt mogelijk gemaakt.

- *Doel van het Milieueffectrapport*

De milieueffectrapportage Anna van Hannoverstraat 4 heeft als doel het milieu een volwaardige plaats in de besluitvorming over de realisatie van de ontwikkeling op het perceel Anna van Hannoverstraat 4

te geven. In 2021 is een notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld, met als doel sturing te geven aan de volgende procestappen en het raadplegen van adviseurs en bestuursorganen.

Gelijktijdig met de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan is het MER ter toetsing voorgelegd aan de Commissie m.e.r. De Commissie m.e.r. heeft op 5 mei 2023 het voorlopig advies gegeven om het mer op 4 punten aan te vullen. Dat waren geluid, monitoring, gezonde omgeving en ambities van de gemeente voor het CID. Op 12 september 2023 heeft de commissie MER een definitief advies gegeven. Ten aanzien van geluid en de ambities voor het CID heeft de commissie om aanvulling verzocht.

In dit raadsvoorstel wordt deze aanvulling, ten aanzien van geluid en de ambities voor het CID gegeven. Het MER biedt daarmee voldoende informatie om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over het bestemmingsplan.

- *Geldende planologische regelingen*

Het bestemmingsplan Anna van Hannoverstraat 4 herziet gedeeltelijk het bestemmingsplan Bezuidenhout, vastgesteld op 24 april 2014 en onherroepelijk geworden op 18 augustus 2014.

Het plangebied zelf bevat naast het perceel Anna van Hannoverstraat 4 ook de aangrenzende Bedrijfsbestemming (ter plaatse van het tankstation), de bestemming Verkeer - Hoofdverkeersweg, de bestemming Verkeer-Verblijfsstraat, evenals de bestemming Groen en Water. Binnen de bestemming 'Kantoor - 1' varieert de maximale bouwhoogte van 10 tot 31 meter. Ondergronds zijn parkeervoorzieningen toegestaan in maximaal 2 bouwlagen. Het naastgelegen tankstation heeft de bestemming Bedrijf met functieaanduiding 'verkooppunt motorbrandstoffen zonder lpg' waarmee de verkoop van motorbrandstoffen zonder LPG wordt mogelijk gemaakt. Het aansluitende openbare gebied heeft een verkeersbestemming. 'Verkeer - Verblijfsstraat' aan de zijde van de Anna van Hannoverstraat, Wilhelmina van Pruisenweg en Schenkkade en 'Verkeer - Hoofdverkeersweg' aan de zijde van de Laan van Nieuw Oost-Indië. Ter plaatse van de ecologische verbindingszone de Groene Schenk is in het vigerende bestemmingsplan gekozen voor de bestemmingen Groen en Water (met een functieaanduiding 'openbaar vervoer' ter plaatse van de trambaan.

Tot slot ligt over de locatie Anna van Hannoverstraat 4 en de directe omgeving een gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - straalpad' waarbinnen het verboden is om bouwwerken op te richten die hoger zijn dan 60 meter.

Naast bestemmingsplannen die op een specifiek plangebied van toepassing zijn, kent de gemeente Den Haag een aantal parapluperzieningen die op heel het gemeentelijke grondgebied van toepassing zijn en die door dit bestemmingsplan voor wat betreft het plangebied worden vervangen:

- a. Parapluperziening (fiets) parkeren, vastgesteld 20 september 2018, geheel onherroepelijk 16 december 2018, waardoor actuele (fiets)parkeernormen in vigerende plannen worden gehanteerd.
- b. Parapluperziening Staat van Bedrijfsactiviteiten, vastgesteld op 20 december 2018 en onherroepelijk geworden op 16 april 2019.

- *Bestemmingsplan verbrede reikwijdte*

Het plangebied van onderhavig bestemmingsplan maakt deel uit van het Central Innovation District (CID). Het CID is middels de 7e tranche van de Regeling Crisis- en herstelwet opgenomen in artikel 7c Besluit uitvoering Crisis en herstelwet (Bchw). Dit artikel biedt gemeenten mogelijkheden om te experimenteren met een bredere reikwijdte van bestemmingsplannen en vooruit te lopen op de komst van de Omgevingswet.

De verbreding van de reikwijdte betekent onder meer dat milieuaspecten in het plan kunnen worden gereguleerd en dat maatregelen voor omgevingsaspecten zoals natuur, verkeer, cultuurhistorie rechtstreeks in het plan kunnen worden opgenomen (voor zover die al niet op Rijks- of provinciaal niveau wordt gereguleerd). Ook biedt de verbrede reikwijdte mogelijkheden tot opname van lokale verordeningen in het bestemmingsplan. Een bestemmingsplan verbrede reikwijdte kan functies aan locaties toedelen, waarbij globaal onderzoek kan worden uitgevoerd. Pas wanneer zich een concreet initiatief voordoet dient onderzoek plaats te vinden naar de precieze invulling

LEESWIJZER

Dit raadsvoorstel gaat in op de wijzigingen die worden doorgevoerd in het eerder aan u aangeboden ontwerp-bestemmingsplan Anna van Hannoverstraat 4 (RIS 314687) en de daarbij behorende toelichting (RIS314689). Vanwege de omvang van dit stuk, wordt hierin kort aangegeven wat dit stuk behelst. Dit raadsvoorstel bestaat uit de volgende onderdelen:

- De Procedure inclusief de beantwoording van 17 ingekomen zienswijzen op het ontwerp-bestemmingsplan. Hierin is per onderdeel van een zienswijze een reactie opgenomen en wordt per zienswijze (17 in totaal) door het college aan de raad geadviseerd of een zienswijze (deels) gegrond danwel ongegrond is, en tot welke aanpassingen de zienswijzen leiden in het bestemmingsplan.
- Afwijkingen op bestaand beleid. Dit betreft het afwijken van het Haags Bezonningsbeleid.
- Milieueffectrapportage. Hierin wordt ingegaan op het advies van de commissie mer op de ingediende projectmer, de aanvulling die naar aanleiding van dit advies is opgesteld en het tweede advies van de commissie mer als reactie hierop. Daarna wordt ingegaan op dit toetsingsadvies.
- Hogere waarden wet geluidhinder. Vanwege de ligging nabij het spoor en drukke wegen is er sprake van hoge geluidbelastingen ter plaatse van de nieuw te bouwen woningen. Omdat er geen sprake is van overschrijding van grenswaarden is het mogelijk hogere grenswaarden te verlenen. De Omgevingsdienst Haaglanden heeft op 29 augustus 2023 een beschikking in het kader van de Wet geluidhinder genomen.
- Economische uitvoerbaarheid, waarin wordt verwezen naar de eerder aan u gecommuniceerde anterieure overeenkomst die met de ontwikkelaar is overeengekomen om het kostenverhaal te verzekeren (RIS 316031)
- Staat van wijzigingen. De ambtshalve wijzigingen en wijzigingen als gevolg van zienswijzen die in het ontwerp-bestemmingsplan verwerkt gaan worden ten aanzien van de daarin opgenomen verbeeldingen, de regels en de toelichting op het bestemmingsplan. Ook wijzigingen en aanvullingen op de onderzoeken van het bestemmingsplan zijn hierin opgenomen.
Met tot slot, de aan de raad gevraagde
- Besluitvorming met daarin de geformuleerde besluitpunten voor de raad.

PROCEDURE

- Vooroverleg

Op 15 juni 2022 is het concept van het ontwerpbestemmingsplan in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro toegestuurd aan overlegpartners, waaronder de Provincie Zuid-Holland, het Hoogheemraadschap van Delfland, Rijkswaterstaat, de bewonersorganisaties en overige bij het plan betrokken instanties. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau is op 27 december 2021 vrijgegeven voor inspraak. Inwoners, andere belanghebbenden en andere overheden zijn in de gelegenheid gesteld te reageren.

- *Inspiraak*

Bij besluit van burgemeester en wethouders, d.d. 7 maart 2023, RIS314685, heeft het college besloten het ontwerpbestemmingsplan en het MER ter inzage te leggen zoals voorgeschreven in artikel 3.8 Wro, artikel 7.30 Wmb en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht en het MER voor advies toe te sturen aan de Commissie voor de m.e.r

- *Terinzagelegging ontwerp-bestemmingsplan en MER*

Op 16 maart 2023 is de kennisgeving van de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan en MER toegestuurd aan overlegpartners, waaronder de Provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat, het Hoogheemraadschap van Delfland, de bewonersorganisatie en overige bij het plan betrokken instanties.

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft van 16 maart tot en met 26 april 2023 ter inzage gelegen. Het bestemmingsplan was in te zien op www.ruimtelijkeplannen.nl. Op donderdag 30 maart 2023 is een informatiebijeenkomst gehouden voor het bestemmingsplan. Er zijn 17 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.BP0366GAnnaHan-40ON en regels, en gaat vergezeld van een toelichting.

INGEKOMEN ZIENSWIJZEN

<u>Nr.</u>	<u>Ra-nr.</u>	<u>Indiener zienswijze</u>
01.	10517175	Belanghebbende
02.	10520399	Vereniging Vrienden van Den Haag
03.	10520575	Stichting Het Cuypers Genootschap en erfgoedvereniging Bond Heemschut
04.	10520612	Bewonersplatform Voorburg Noord
05.	10520626	Algemene Vereniging voor Natuurbescherming voor Den Haag en omstreken (AVN)
06.	10520649	Stichting SOS Den Haag
07.	10520676	Gemeente Leidschendam Voorburg
08.	10522427	Stichting Wijkberaad Bezuidenhout
09.	10524062	Provincie Zuid-Holland
10.	10524090	Bewoners Schenkkade
11.	10524146	Hoogheemraadschap van Delfland
12.	10524161	Belanghebbende
13.	10524173	Belanghebbende
14.	10524208	Werkgroep SoZaWe
15.	10524243	Belanghebbende
16.	10524321	Voorall
17.	10524365*	Belanghebbende

* De met * gemerkte zienswijze is gelijklopend aan de zienswijze Ra 10522427 van Stichting Wijkberaad Bezuidenhout en derhalve niet opgenomen.

Ontvankelijkheid zienswijzen

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

Behandeling zienswijzen

1. Ra 10517175 Belanghebbende

De volledige zienswijze is als bijlage bij dit raadsvoorstel bijgesloten.

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

a. Zienswijze

Mijn belangrijkste kritiek is dat de gemeente geen enkele verantwoordelijkheid neemt voor de toekomst daar waar het gaat om klimaat en de kwaliteit van de gedeelde ruimte, de openbare ruimte.

Reactie

Met de vaststelling van de Structuurvisie CID op 1 juli 2021 is besloten om Den Haag te laten groeien rond de stations Centraal Station, Holland Spoor en Laan van NOI. Dit zijn gebieden waar reeds intensief gewerkt en gewoond wordt en waar kansen zijn om verdichting verder te laten plaatsvinden. De gemeente wil een toekomstbestendige stad te blijven, waar verdichting plaatsvindt op de juiste plek vanwege de aanwezigheid van Openbaar Vervoer, bedrijvigheid en voorzieningen. Naast dit bestemmingsplan zal een buitenruimteplan worden opgesteld waarin vergroening, klimaatadaptatie en de verbetering van de openbare ruimte centraal staan. Het plan zal moeten voldoen aan het puntensysteem natuurinclusief bouwen en voegt openbare ruimte toe aan de stad waar meer ruimte is voor aangenaam verblijf voor bewoners en bezoekers. De daken worden vergroend en één daktuin zal publiektoegankelijk worden. Het bouwplan zal tevens zoveel mogelijk circulair worden uitgevoerd. Daarmee neemt de gemeente verantwoordelijkheid voor de toekomstige ontwikkeling van de stad. Dit is verwoord in verschillende hoofdstukken van de toelichting en deels ook vertaald in de regels van het bestemmingsplan.

b. Zienswijze

Een hoofdstuk TOELICHTING VERANTWOORDING AAN DE TOEKOMST OP HET GEBIED VAN BIODIVERSITEIT EN KLIMAAT en een hoofdstuk TOELICHTING VERANTWOORDING KWALITEIT GEMEENSCHAPPELIJKE RUIMTE acht ik noodzakelijk.

Reactie

Zoals aangegeven onder a. wordt met de plannen invulling gegeven aan een duurzame toekomst.

c. Zienswijze

Advies 1 - Toevoegen Verantwoording aan de toekomst

Naast hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid graag een hoofdstuk TOELICHTING VERANTWOORDING AAN DE TOEKOMST OP HET GEBIED VAN BIODIVERSITEIT EN KLIMAAT (de lege stoel van Jan Terlouw aan de vergadertafel, de natuur als rechtspersoon door Jessica den Outer).

Reactie

Zie reactie onder a en b.

d. Zienswijze

Advies 2 - Toevoegen Verantwoording kwaliteit openbare ruimte

Mijn belangrijkste kritiek is dat de gemeente geen enkele verantwoordelijkheid neemt voor de toekomst daar waar het gaat om klimaat en de kwaliteit van de gedeelde ruimte, de openbare ruimte.

Een hoofdstuk TOELICHTING VERANTWOORDING AAN DE TOEKOMST OP HET GEBIED VAN BIODIVERSITEIT EN KLIMAAT en een hoofdstuk TOELICHTING VERANTWOORDING KWALITEIT GEMEENSCHAPPELIJKE RUIMTE acht ik noodzakelijk.

Opvallend risico: Speelvoorzieningen en sport in de openbare ruimte (p.62-63 pdf)

Fijn om te lezen dat u nog onderzoek doet. Ik wijs u er graag op dat een ecologische zone zoals de Schenk slecht samen gaat met speelvoorzieningen. Ik hoop ook dat u sporten in de openbare ruimte elders heb gedacht dan in de ecologische zone. Eén jogger die de broedtijd mijdt kan nog wel, maar zoveel als er nu gaan bijkomen, kan niet

Reactie

Zie de reactie onder a. en b.

Aanvullend hierop wordt opgemerkt dat met het plan juist extra openbare ruimte wordt toegevoegd die als verblijfsplek én route een meerwaarde voor het gebied heeft. Ook wordt opgemerkt dat de Schenk buiten het plangebied valt. Ook zijn er geen speelvoorzieningen in de Schenk voorzien. Bij de inrichting van ecologische zones wordt rekening gehouden met de natuurwaarden. De inrichting van de Schenk maakt echter geen onderdeel uit van dit project, waardoor wij hier verder niet op in zullen gaan.

e. Zienswijze

Natuurpositief bouwen en natuurbescherming/verbetering: geen onderdeel van het b-plan In mijn beleving zou de gemeente wijs genoeg moeten zijn om klimaatpositief en natuurpositief te handelen. De alinea's over natuurinclusief bouwen zijn te veel op afvinken van een checklist gericht en de alinea's over natuurbescherming zijn te mager.

Reactie

Met het vaststellen van het PUK en de wettelijke verplichtingen wordt ons inziens op een passende wijze invulling gegeven aan de beleidsdoelen van Den Haag op dit gebied. Zie ook de beantwoording onder a.

f. Zienswijze

En: hierover vind ik niets in de Regels.

Wat is dan de status? Iemand vertelde mij dat alleen de Regels een juridische verplichting hebben. Wat is alle rest van de tekst waard? Waarom valt u mij daarmee lastig? Is uw document geschreven om beoordeeld te worden door software zoals Atlas-ti in plaats van door mensen? De hoeveelheid en diversiteit aan kenmerkende woorden voor natuur is aanzienlijk. Het effect van uitvoering van wat er in de tekst staat is echter mogelijk nihil.

Reactie

De regels en de verbeelding zijn het juridisch bindende deel. De toelichting is opgenomen ter onderbouwing van de gemaakte keuzes én om aan te tonen dat er sprake is van een goede ruimtelijke onderbouwing. Zo zijn in de toelichting de onderzoeken opgenomen.

g. Zienswijze

In de Regels staat bij Groen (artikel 5) niets over ecologische kwaliteit en wel iets over een menselijke vergissing. Bedoelt u dat u zich aan het vergissen bent door de ecologische kwaliteit van de openbare ruimte te negeren?

Reactie

"menselijke vergissing" verwijst naar de naam van het herdenkingsmonument 3 maart 1945. Deze mag herplaatst worden binnen de bestemming Groen. Daarnaast zal binnen de bestemming Groen, maar ook elders in het plan, denk aan de daktuinen, aandacht worden besteed aan de ecologische kwaliteit. Zoals ook gesteld onder a. moet het plan voldoen aan het puntensysteem natuurinclusief bouwen.

h. Zienswijze

In de Regels vind ik niets terug over eisen aan milieu- en klimaatpositief bouwen. Hoge gebouwen leveren veel winderege koude schaduwgebieden op: geen levend wezen voelt zich daar senang. Hooggelegen groen van een VvE of particulier is te riskant: het beheer richt zich vaak niet en/of te weinig op de publieke noodzaak. Bovendien is groen op hoogte voor kleine dieren een slechte leefomgeving en de adelaar komt alleen bij voldoende prooi.

Reactie

Het bestemmingsplan bevat geen regels ten aanzien van milieu- en klimaatpositief bouwen. Via wind en bezonningsonderzoek zijn de effecten van schaduwhinder en windhinder inzichtelijk gemaakt. Bij de uitwerking van het bouwplan zal aangetoond moeten worden dat aan het gemeentelijk beleid hierover voldaan wordt.

i. Zienswijze

Vraag: gemeente en inwoner

Ik wil graag weten of u de openbaarmaking van meer dan 3000 pagina's tekst in verschillende documenten en één inloopavond op de donderdag voor Pasen als betrekken/informerend van de burgers ziet. Vragen en reacties op de inloopavond hebben geen status. De reeks documenten op de website van de gemeente is voor een beroep in ruimtelijke jurisprudentie wellicht vanzelfsprekend, maar voor inwoner met een ander beroep niet.

Ik kan mij gewoonweg niet voorstellen dat veel mensen de gevolgen van alle documenten voldoende tot zich hebben kunnen laten doordringen.

Beoogt u dat?

Beoogt u demotivatie en demobilisatie van de burger door een slechte -immers alleen voor deskundigen navolgbare- overdracht van informatie?

Reactie

Er heeft een uitgebreid participatieproces plaats gevonden. Daarbij zijn meerdere avonden georganiseerd om de beoogde ontwikkeling toe te lichten, waarbij er ook een avond volledig is gewijd aan het toelichten van het bestemmingsplan. Het ontwerp bestemmingsplan heeft zes weken ter inzage gelegen, dat is de wettelijke termijn. Wij zijn als gemeente niet bevoegd om een eigen termijn te stellen.

De hoeveelheid tekst komt grotendeels voort uit de onderzoeksopgave. Er dient aangetoond te worden dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. De onderzoeken kunnen vanwege het doel waarvoor ze uitgevoerd worden technisch zijn. In de toelichting van het bestemmingsplan is door het opnemen van de belangrijkste resultaten en conclusies getracht de leesbaarheid van de onderzoeken te verbeteren.

j. Zienswijze

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving

3.6 Duurzaamheid

Deze paragraaf begint met de uitspraak dat Den Haag in 2030 klimaatneutraal wil zijn.

'Ontwikkelingen zoals Anna van Hannoverstraat 4 bieden kansen om een toekomstbestendige energievoorziening en gezond woon- en werkklimaat te realiseren en zo de CO₂ uitstoot van de stad te verlagen. Ook biedt dit project kansen voor een klimaatbestendig en natuurinclusief ontwerp, hergebruik van materialen en bouwtechnieken waarmee elementen en grondstoffen in de toekomst eenvoudiger hergebruikt kunnen worden.'

Vervolgens worden GPR en BREEAM genoemd als instrumenten die helpen om duurzaam te bouwen met een maximale vrijheid voor ontwikkelaars.

Er staan geen eisen.

Er staat een ambitie die voldoet aan wat gangbaar is.

Vervolgens worden de onderdelen energie, grondstoffen, afval en bouwlogistiek benoemd met voorbeelden van welkome acties.

Er staat geen eisen.

Het is onduidelijk wat wel in het plan zit en wat niet.

Een woordzoekalgoritme komt veel mooie termen tegen. Het is echter volstrekt onduidelijk of hier alinea's uit een beleidsdocument zijn gekopieerd of dat het toekomstige feiten op dit kavel zijn.

Kritiek: misleidende bladvulling, vaagtaal.

Conclusie: ondermaats!

Reactie

Het bestemmingsplan is de juridische uitwerking van de kaders die in het Planuitwerkingskader Anna van Hannoverstraat 4 zijn opgenomen. Het bestemmingsplan is echter geen uitputtend document dat allerlei ambities en eisen stelt, maar zaken behandelt die relevant zijn voor de ontwikkeling. Uitsluitend kaders die ruimtelijk relevant zijn en relevant zijn voor een evenwichtige toedeling van functies zijn opgenomen in het bestemmingsplan en verankerd in de regels.

k. Zienswijze

Hoofdstuk 4

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.5 Agenda Groen voor de stad (p.38 pdf)

Kritiek: er is alleen een ambitie uitgesproken.

Ambitie is al vaag, maar 'uitgesproken' maakt het nog vager.

Reactie

Zie het antwoord onder j.

l. Zienswijze

4.4.7 Nota stadsnatuur

(p.40 pdf) Er staat dat er binnen de ecologische zone geen ontwikkelingen plaatsvinden.

Er staat niets over de effecten van de nieuwbouw op de toetreding door mensen en honden van de ecologische zone.

Kritiek: geen onderzoek naar effecten van nieuwbouw op ecologische zone.

Reactie

Er is onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op beschermde soorten, zie hiervoor bijlage 8 bij de toelichting Quicksan Wet natuurbescherming. In hoofdstuk 3 'Onderzoeksopzet' van het rapport is te lezen dat er onderzoek is uitgevoerd naar de aanwezigheid van geschikt habitat en de daarbij te verwachten beschermde soorten op of nabij de onderzoekslocatie (het projectgebied). In hoofdstuk 5 is inzicht gegeven in de aangetroffen en te verwachten beschermde soorten. De effecten van de toetreding door mensen en honden in de ecologische zone is niet concreet onderzocht. De nieuwbouw wijzigt dit mogelijke gebruik ook niet.

m. Zienswijze

4.4.9 Natuurinclusief bouwen

(p.42 pdf)

Er staat een handige tabel met maatregelen.

Er worden te behalen punten benoemd.

Hoe ambitieus de te behalen punten zijn is onduidelijk. Of 'van toepassing' hetzelfde betekent als verplicht, is onduidelijk. Wel staat er: 'In het PUK is bepaald dat de voorgenomen ontwikkeling moet voldoen aan het puntensysteem 'groen- en natuurinclusief bouwen'.

Er wordt verwezen naar paragraaf 5.7 Natuurbescherming.

Helaas staat in die paragraaf niets over maatregelen in het plan.

De verwijzing is dus een loze verwijzing.

Kritiek: misbruik van een cirkelredenering.

Er is een lijstje maatregelen en een wet natuurbescherming. De tekst laat alleen zien dat je een prijsje (punt) krijgt als je de maatregelen uit het lijstje aan de wet natuurbescherming voldoet. Hiermee wordt iedere ander vorm van natuurstimulerend ontwerpen de kop in gedrukt en is op geen enkele manier positief bijgedragen aan de natuur.

Voorstel: ander taalgebruik.

Bijvoorbeeld: Als het plan wordt uitgevoerd komen er woningen, kantoren, winkels en andere voorzieningen bij in dit deel van de stad.

Wie zich afvraagt waarom de wet verslechtering toestaat in plaats van verbetering verplicht is hier klaarblijkelijk niet aan het juiste adres.

Kritiek: geen totaalijk.

Er is geen verplichting tot totaalijk benoemd: een insectenhotel op een winderige schaduwlocatie levert punten op, maar welk insect daar wil wonen, is onduidelijk.

Reactie

Het puntensysteem Natuurinclusief bouwen is op dit bouwplan van toepassing. Dit is via het opnemen van regels, zie artikel 7.4 in het bestemmingsplan, ook juridisch geborgd.

Aan het puntensysteem Natuurinclusief bouwen gelden voorwaarden. Zo zal de ontwikkelaar een ecooloog moeten inhuren en zal moeten verantwoorden waarom bepaalde keuzes zijn gemaakt, waaronder de ecologische functionaliteit van de toegekende punten, via een ecologische onderbouwing.

n. Zienswijze

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.4 Luchtkwaliteit

In deze paragraaf staat wat het wettelijk kader is.

De Antegroep (die in opdracht van Form Development 'group' heet) heeft een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. De samenvatting hiervan begint met vaagtaal: 'Het beoogde plan maakt de ontwikkeling van woningen, kantoren, winkels en andere voorzieningen mogelijk.' Hier

staat dat een plan de spontane geboorte van woningen, kantoren, winkels en andere voorzieningen veroorzaken kan. Het was vorige week Paaszaterdag en ik sluit niets uit gezien de onbevleete ontvangst van Maria, maar volgens mij kan de zin duidelijker.

Voorstel: ander taalgebruik.

Bijvoorbeeld: Als het plan wordt uitgevoerd komen er woningen, kantoren, winkels en andere voorzieningen bij in dit deel van de stad.

De conclusie is dat er meer verkeer komt. Er staat op de wegen in de directe nabijheid van het plangebied. Er wordt gedaan alsof dat verkeer uit een teletijdmachine ontstaat aan de rand van het plangebied. Er wordt ontkend dat dat verkeer naar het plangebied toekomt of er vanaf gaat. Er komt dus zowel in, om als rondom meer verkeer.

Kritiek: misleidende taal.

Advies: inzicht bieden.

Plaatje toevoegen van de intensiteit van verkeerstoename op meerdere afstanden van het plangebied.

Reactie

Een andere formulering van bepaalde zinnen doet niets af aan de uitkomst van het onderzoek, namelijk dat de luchtkwaliteit niet in betekende mate zal toenemen.

In de huidige situatie (56.000m² kantoor) is de verkeersgeneratie 1.176 motorvoertuigen per etmaal. In de toekomstige situatie (1.200 woningen en 30.000 m² stedelijke functies) is de verkeersgeneratie 2.370 motorvoertuigen/ etmaal. Er is sprake van een toename met 1148 motorvoertuigen per etmaal. Uit de berekening van de luchtkwaliteit blijkt dat de maximale bijdrage van het extra verkeer 0,69 ug/m² No₂ is en 0,18 ug/m³ Pm₁₀. De bijdrage aan de verslechtering van de luchtkwaliteit is aan te merken als 'niet in betekende mate' en blijft onder de norm voor concentraties luchtverontreinigende stoffen.

o. Zienswijze

Dan: de NIBM tool is gebruikt om voor twee scenario's te berekenen of er verder onderzoek nodig is.

Scenario 1: 1320 woningen, 4000m² retail, 24.000 m² kantoor en 2.000m² supermarkt.

Scenario 2: 1200 woningen, 1500m² retail, 28.000m² kantoor en 500m² supermarkt.

Uit beide scenario's komt dat er geen extra onderzoek nodig is.

Een toename van 1800 of 1250 auto's per dag (1%, de grens ligt bij 3%) waarvan 18 tot 12 vrachtauto's, is volgens de wet 'niet in betekende mate' van invloed op de hoeveelheid fijnstof en stikstof dioxide in de lucht.

Wie zich afvraagt waarom de wet verslechtering toestaat in plaats van verbetering verplicht is hier klaarblijkelijk niet aan het juiste adres.

Wie zich afvraagt waarom de gemeente verslechtering aanvaardt en geen verbetering verplicht (bijvoorbeeld door bepaalde voertuigen te weren uit het plangebied) moet zich afvragen wat hij gestemd heeft bij de meest recente gemeenteraadsverkiezingen en het boek Wat we toen al wisten uitdelen (Geert Buelens, Wat we toen al wisten).

<https://www.nrc.nl/nieuws/2023/04/06/debat-kan-de-literatuur-het-klimaat-redden-34161486>

Conclusie: de gemeente vindt verslechtering prima.

Reactie

Berekeningen met de NIBM-tool worden conform de wettelijke vereisten uitgevoerd om inzichtelijk te maken of de ontwikkeling al dan niet in betekende mate bijdraagt aan een verslechtering (of verbetering) van de luchtkwaliteit. Het alleen ter plaatse van het plangebied treffen van

maatregelen, zoals het weren van bepaalde voertuigen is zeer ongebruikelijk, niet nodig en niet goed te onderbouwen. Daarnaast zijn maatregelen bij een specifiek gebouw niet of nauwelijks effectief. Op nationaal niveau worden via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) plannen gemaakt om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren en te voldoen aan Europese luchtkwaliteitsnormen.

Als een project niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit betekent echter niet dat het effect van het project niet wordt betrokken bij de beleidsontwikkeling en het treffen van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Via een prognose van de trendmatige ontwikkeling van bevolking, verkeer en bedrijvigheid wordt het cumulatieve effect van alle ontwikkelingen bepaald en verwerkt in het NSL. Bij de vraag waar een verantwoorde grens voor 'niet in betekende mate' wordt gelegd gaat het niet zozeer om de vraag of de eventuele negatieve effecten van projecten worden gecompenseerd door maatregelen, maar om de vraag welke projecten expliciet en individueel herkenbaar in het programma worden opgenomen en voor welke projecten dat niet geldt, omdat deze worden verdisconteerd in de trendmatige ontwikkeling.

p. Zienswijze

Over koolstofdioxide in de lucht wordt niet gesproken.

Advies: toepassing van de vloeibare boom om ook koolstofdioxide te behandelen.

De Liquids is een verantwoord vormgegeven object met water erin waarin algen leven die de lucht zuiveren.

<https://liquid3.rs/>

<https://thehappvactivist.org/>

Advies: stel een lokale Wet verbetering luchtkwaliteit op.

De gemeente zou er goed aan doen elke ontwikkeling te zien als een kans voor verbetering van de luchtkwaliteit. Dit is vaak meer een mentaliteitsomslag dan een geldkwestie. Zie het advies over toevoegen van een hoofdstuk Verantwoording aan de toekomst.

Reactie

Er is in het kader van het bestemmingsplan inderdaad geen onderzoek naar koolstofdioxide (CO₂) gedaan. CO₂ heeft een mondiaal effect, waardoor dit niet in het kader van een bestemmingsplan wordt onderzocht. Het bestemmingsplan is bedoeld om aan te tonen of er al dan niet sprake van een goede ruimtelijke ordening is. Er is op nationaal niveau wetgeving die voorziet in het terugdringen van de CO₂ uitstoot, zoals de verplichting om duurzaam te bouwen (geregeld via het Bouwbesluit) en om gasloos te bouwen in geval van kleinverbruikers.

De gemeente werkt samen met het Rijk, provincies en gemeenten aan een permanente verbetering van de luchtkwaliteit. Het Rijk heeft hiervoor maatregelen genomen door bijvoorbeeld gasloos bouwen bij woningen verplicht te stellen. Het eigenhandig opstellen van wetten door een gemeente is niet mogelijk.

q. Zienswijze

5.7 Natuurbescherming

De paragraaf Natuurbescherming begint met een toelichting op de wet natuurbescherming.

De Wet natuurbescherming kent verbodsbepalingen en een zorgplicht. Het is fijn dat de wet hier grotendeels herhaald wordt. De ondeskundige lezer krijgt zo een goed beeld van waarover de wet gaat. Het had sommige misschien geholpen als hier alleen de locatierelevante selectie uit was opgenomen. De bultrug en het damhert in dit documenten kunnen afleiden van kennisontwikkeling over wat er wél voorkomt. Alhoewel het aanbod van het totaal ook valt te verdedigen.

Dan staat er nog wat over wetten voor vastgestelde natuurgebieden.

'Econsultancy heeft in opdracht van Vorm ontwikkeling B.V. een quickscan Wet natuurbescherming uitgevoerd, met als doel in te schatten of er op de planlocatie planten en diersoorten aanwezig of te verwachten zijn, die volgens de Wet natuurbescherming een beschermde status hebben en die mogelijk negatieve invloed kunnen ondervinden door de voorgenomen ingreep. Ook is beoordeeld of de voorgenomen ontwikkeling invloed kan hebben op Natura 2000-gebieden, houtopstanden die middels de Wet natuurbescherming zijn beschermd, of op gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland.' (p.96 pdf).

Er is onderzoek verricht middels een veldbezoek en het uitvoeren van bureauonderzoek. Het veldbezoek is afgelegd op 11 augustus 2021. Tijdens het veldbezoek is de gehele onderzoekslocatie, alsmede de directe omgeving beoordeeld op de mogelijke aanwezigheid van beschermde en bedreigde soorten op basis van het aanwezige habitat. Aan de hand van verspreidingsatlassen, andere standaardwerken en op basis van 'expert judgement' is nagegaan welke bijzondere planten- en diersoorten ervoor kunnen komen op de onderzoekslocatie. Bij de provincie Zuid-Holland zijn gegevens over gebiedsbescherming opgevraagd, (p.98 pdf)

Reactie

In het kader van de Wet natuurbescherming is er onderzoek gedaan naar deze specifieke locatie. Zoals omschreven in paragraaf 5.7 van de toelichting is onderzocht welke gevolgen deze ontwikkeling heeft voor de aanwezige natuurwaarden. Op basis van de QuickScan Wet natuurbescherming, de Bomeninventarisatie en het onderzoek naar stikstofdepositie is geconcludeerd dat met de locatie-specifieke maatregelen, de natuurwaarden voldoende beschermd worden. Er geldt een zorgplicht voor de aanwezige vleermuizen. Op basis van aanvullend onderzoek zijn de soorten en locaties bekend, tevens is geadviseerd om een ecologisch werkplan op te stellen om voldoende zorg te dragen voor deze soorten. Tevens is hiervoor een procedure opgestart bij het bevoegd gezag, de Provincie Zuid Holland.

r. Zienswijze

De samenvatting in het rapport geeft informatie over het kader van het onderzoek.

De samenvatting doet ook aan verwachttingsmanagement: alleen als ontwikkelingen en activiteiten in het plangebied een significant negatief effect kunnen hebben op een Natura 2000-gebied, dient een habitattoets uitgevoerd te worden.

Feit: Ik ben behoorlijk terneergeslagen van wat hier staat.

Er is klaarblijkelijk geen enkele behoefte van de gemeente om anders dan minimaal verplicht te handelen.

Voorgenomen ingrepen: bomen en groen worden mogelijk gekapt of verwijderd en de vijver wordt mogelijk verwijderd.

Egel, mol, muizensoorten, konijnen

De onderzoekslocatie is een geschikt habitat voor een aantal soorten licht beschermde grondgebonden soorten zoogdieren, zoals egel, mol en muizensoorten. Ook bestaat de kans dat holen van konijnen worden vergraven. Voor de te verwachten soorten geldt op basis van het provinciale soortenbeleid een vrijstelling. In het kader van de zorgplicht is het noodzakelijk om voldoende zorg te dragen en redelijkerwijs al het mogelijke te doen om het doden of verwonden van voorkomende dieren te voorkomen.

Kritiek: vaagtaal.

Het is van de zotte als de gemeente zich neerlegt bij deze vrijstelling! 'Redelijkerwijs al het mogelijke' is volstrekt vaag en biedt geen houvast.

Reactie

De kaders waarbinnen de ontwikkeling dient plaats te vinden zijn door de gemeenteraad vastgelegd in het Planuitwerkingskader (RIS309866). Daarnaast dient er voldaan te worden aan wetgeving, waaronder de Wet natuurbescherming. Het onderzoek waarnaar in paragraaf 5.7 verwezen wordt is bedoeld om dit inzichtelijk te maken.

s. Zienswijze

5.7.3.1 Vleermuizen

Er zijn vleermuizen aangetroffen en hier is aanvullend onderzoek naar gedaan. Er is een plan voor een tijdelijk verblijf en herhuisvesting in het nieuwe gebouw, (p.104 pdf).

Van de 160 tijdelijke verblijven is niet omschreven hoe, wat, wie, waar. Hoe zeker is het dat al deze bewegingen de vleermuizen ten goede komen?

Reactie

Er is een ontheffing van de Wet natuurbescherming aangevraagd. De provincie Zuid-Holland beoordeeld of het plan voor het tijdelijk verblijf voldoet.

t. Zienswijze

Advies: stel een Wet natuurverbetering op Bescherming is nodig, verbetering ook. De gemeente zou er goed aan doen elke ontwikkeling te zien als een kans voor verbetering van natuurwaarden. Dit is vaak meer een mentaliteitsomslag dan een geldkwestie. Zie het advies over toevoegen van een hoofdstuk Verantwoording aan de toekomst.

Reactie

De gemeente heeft geen wetgevende bevoegdheid. Dit bestemmingsplan is ook niet het middel om gemeentelijk beleid inzake natuur(verbetering) aan te scherpen.

u. Zienswijze

5.8 Geluid

De paragraaf gaat niet in op geluid waarvoor geen wet is. Buren met hoge drukspuit, beleggers met in het weekend zwart werkende aannemers, buren met bezoek dat toetert, auto's met stationair draaiende motoren, ruziënde buren, verschillen in dagindelingen qua bezoek ontvangen, muziek maken, huishoudelijke apparatuur die 's nachts aanstaat et cetera.

Advies: stel een Wet buurvriendelijke akoestiek op

De gemeente dient een Wet buurvriendelijk akoestisch gedrag op te stellen.

Met een drukker wordende stad is stress door geluid veroorzaakt door anderen een groot risico voor de volksgezondheid. De gemeente dient hierin het initiatief te nemen. Grenzen aan gebruik van apparatuur zijn een belangrijke start. Een kader waarnaar geleefd kan worden is noodzakelijk om de verscheidenheid aan belangen uit botsing te houden.

Reactie

Het bestemmingsplan gaat in op de wettelijke vereisten en heeft niet tot doel, noch de (juridische) mogelijkheid/ werking, om allerlei vormen van mogelijke hinder van burgers onderling te onderzoeken, uit te sluiten of te reguleren.

De Algemene Plaatselijke Verordening (APV) regelt deels wel dergelijke zaken, waardoor deels ook de noodzaak voor het opstellen van dergelijke regelgeving in het bestemmingsplan ontbreekt. Mochten er klachten inzake geluidsoverlast door buren of muziek zijn dan kan men hiervoor een melding doen.

v. Zienswijze

5.9 Geur

De paragraaf Geur gaat alleen in op het benzinestation.

Advies: stel een Wet buurvriendelijk aromatisch gedrag

De gemeente dient een Wet buurvriendelijk aromatisch gedrag op te stellen.

Met een drukker wordende stad is stress door geur veroorzaakt door anderen een groot risico voor de volksgezondheid. De gemeente dient hierin het initiatief te nemen. Grenzen aan gebruik van geuren zijn een belangrijke start. Een kader waarnaar geleefd kan worden is noodzakelijk om de verscheidenheid aan belangen uit botsing te houden. Voorbeelden zijn houtkachels, hondenpoep, barbecues en wasmiddelen die tot meters buiten de eigen woning te ruiken zijn.

Reactie

Zie het antwoord onder u. In geval van overlast kan nu al een melding worden gedaan. Er is geen noodzaak om een dergelijke wet op te stellen.

w. Zienswijze

5.10 Windhinder en bezonning

Wind

Er staat: " Er wordt naar gestreefd, om binnen de verschillende activiteitenklassen een goed, eventueel nog matig, windklimaat te realiseren, (p.126 pdf)

Kritiek: vaagtaal. Er staat niets. Streven naar goed kan behoorlijk fout uitpakken.

In paragraaf 5.10.2.2.2 staat dat er een berekening is met aanzienlijk hogere torens. Dat is kwalitatieve taal die hier ongepast is. Een ander kan de torens als een beetje hoger ervaren.

De informatie is nietszeggend. Er is blijkbaar geen doorrekening van het huidige plan?

Kritiek: het huidige plan is niet doorgerekend.

Advies: winklimaat

Irrelevant: het wordt beter dan het is

Deze informatie is irrelevant. Als er iets nieuws is, moet dat goed zijn. Dat het vroeger slechter was, heeft geen functie.

Conclusie in de tekst: 'Op basis van de berekeningen is in het gebied rond de geplande nieuwbouw nergens een overschrijding van het gevaarcriterium te verwachten. Onder de overkraging is er wel sprake van een beperkt risico op windgevaar. (...) In de geplande bebouwingssituatie zonder de nieuwbouw aan de zuidzijde van het spoor is het te verwachten windklimaat ook op grotere schaal matig voor doorlopen in de doorgang door het plangebied en lokaal aan de zuidzijde.

Behoudens een beperkt risico op windgevaar onder de overkraging in de situatie met de huidige omgevingsbebouwing is er geen overschrijding van het criterium voor windgevaar of zelfs een beperkt risico op windgevaar te verwachten.'

Reactie

Bij de toelichting is een windhinderonderzoek opgenomen. In dit onderzoek is uitgegaan van het huidige plan. In het kader van het bestemmingsplan moet aangetoond kunnen worden dat er een aanvaardbaar windklimaat bereikt kan worden. Bij de omgevingsvergunning moet dit ook aangetoond worden.

x. Zienswijze

Vraag aan de gemeente: is gevaar de grens?

Het huidige plan voorziet in een matig maar niet gevaarlijk windklimaat.

Is dat wat de gemeente wil?

Kritiek: verschuilen achter 'het kan altijd slechter'

Er staat dat het huidige plan een slechter windklimaat dan de huidige bebouwing oplevert, maar een beter windklimaat dan eerdere plannen. Dit staat er als cadeautje: u moet blij zijn dat het niet wordt zoals eerder gepland. Dat is een gemene manier van dreigen. Deze zinnen mogen niet in documenten van de overheid voorkomen. Verder dan thuis aan de eettafel vertellen dat de mensen in Afrika blij zouden zijn met spruitjes, mag deze manier van praten niet gaan (en dat is misschien eigenlijk al onverantwoord).

Reactie

De waardering van het lokale windklimaat wordt gekwalificeerd met 'goed', 'matig' of 'slecht'.

Uitgangspunt van het gemeentelijk beleid (RIS170509) is een matig windklimaat als ondergrens. Een slecht windklimaat wordt bij hoge uitzondering en onder voorwaarden toegestaan.

y. Zienswijze

Zon

Zoals al vaker aangegeven zijn er geen kaders voor bezonning van de buitenruimte.

Iedereen die regelmatig van het stadhuis naar het station loopt weet hoe belangrijk dit is.

De schaduw van een boom met takken en bladeren is van een compleet andere orde dan de schaduw van een gebouw. De schaduw van een laag gebouw, waardoor de straat nog wel kan opwarmen, is van een compleet andere orde dan de permanente schaduw van een hoog gebouw.

De argumenten over verhitting en stedelijke opwarming (hittestress) zijn hier niet gepast. De extreme hitte op straat is maar enkele dagen per jaar en dan nog in een tijd dat minder mensen in hun woonomgeving de stad zijn van toepassing. De meeste maanden zijn mensen gebaat bij een zonnetje op straat.

Vraag aan de gemeente: is gevaar de grens?

Het huidige plan voorziet in een matig maar niet gevaarlijk windklimaat.

Is dat wat de gemeente wil?

Kritiek: bezonning buitenruimte

De gemeente ontkent het probleem van de bezonning van de buitenruimte.

De gemeente en de ontwikkelaar trekken vragen hierover in een verkeerde context. Zij gaan dan namelijk babbelen over hittestress.

Reactie

In het oorspronkelijke gemeentelijk bezonningsbeleid uit 1996 (zie RIS170509 bijlage Notitie inzake windhinder en bezonning rondom nieuwbouw) is bepaald dat stedenbouwkundige plannen een bezonningsparagraaf dienen te bevatten met daarin apart aandacht voor de bezonning van openbare en semi-openbare ruimten met een recreatieve functie. Met de actualisatie van het beleid in 2010 (zie RIS170509 Actualisering van de normen ten aanzien van bezonning en windhinder) is dit onderdeel niet gewijzigd.

In paragraaf 5.10.3 Bezonning van de toelichting en het bezonningsonderzoek dat als bijlage 15 bij de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan is opgenomen is echter alleen de bezonning op woningen onderzocht. Aan paragraaf 5.10.3 Bezonning is paragraaf 5.10.3.1.1. 'aandachtsgebieden bezonning' toegevoegd waarin de bezonning ter plaatse van verschillende aandachtsgebieden beoordeeld is.

Overigens gelden daarvoor geen normen waaraan de resultaten getoetst kunnen worden.

z. Zienswijze

5.11.3.4. Groen

Paragraaf 5.11.3.4 (p.140 pdf) gaat over groen met een functie voor regenwater. Hier staan wat oppervlakkige algemeenheden en aannames in (mensen gaan sporten van groen in hun omgeving en dan worden ze gezond).

Kritiek: de koppeling met groen dat tevens een verbetering is voor ecologische kwaliteit en biodiversiteit wordt hier niet gemaakt.

Reactie

In de laatste zin van paragraaf 5.11.3.4 Groen staat het volgende: 'Een groene, natuurvriendelijke inrichting biedt veel kansen voor de stadsnatuur'.

aa. Zienswijze

5.11.3.5 Beoordeling beïnvloeding van hittestress als gevolg van de stedenbouwkundige inrichting

Ook hier wordt, evenals bij wind, een gemene strategie gebruikt: door te benoemen dat het plan beter is dan de huidige situatie ontwijkt men een uitspraak over de kwaliteit van het plan.

Het enige feit dat er staat: 'Gezien de toevoeging van groen oppervlak in de buitenruimte, de daktuinen en groene daken draagt dit bij aan het verminderen van de hittestress in het plangebied.' biedt geen enkele garantie.

Eén buxus op het dak en een bak viooltjes buiten zijn volgens deze tekst al genoeg.

Kritiek: misleiding! Met het woord groen wordt bedoeld regenton en ijsblokjes.

Er wordt volledig ontkend dat er massa's goede ingrepen bestaan die gebouw en buitenruimte kunnen verbeteren op een manier die zowel voor waterbeheer, biodiversiteit als ecologische kwaliteit en ervaren warmte door de mens. Er wordt een ogenschijnlijk leuk zinnetje als 'toevoeging van groen oppervlak in de buitenruimte, de daktuinen en groene daken' gebruikt om lezers de mond te snoeren.

Wat is overigens het verschil tussen een daktuin en een groen dak?

Waar wordt dat groen dan toegevoegd? Wat voor een soort groen is dat?

Wat is de toegevoegde waarde van het anti-hitte-stress groen de dagen dat het minder dan pak 'm beet 30 graden is? Immers het grootste deel van het jaar?

Reactie

Paragraaf 5.11 Waterparagraaf bevat een verantwoording van de wijze waarop met de verschillende waterbelangen wordt omgegaan. Een van de waterbelangen is de wijze waarop geanticipeerd wordt op- of omgegaan wordt met gevolgen van klimaatverandering (zie paragraaf 5.11.3 Klimaatadaptatie), waaronder hittestress als gevolg van de stedenbouwkundige inrichting. Het is een feit dat in de huidige situatie bijna de volledige buitenruimte en het volledige dakoppervlak verhard is. Er is dan ook geen sprake van misleiding.

Een daktuin is toegankelijk, een groen dak niet. In de toelichting, in paragraaf 3.4 Vergroening, wordt inzicht gegeven waar groen wordt toegevoegd. Bij de uitwerking van het bouwplan komt het soort groen aan de orde.

De toegevoegde waarde van het groen op de dagen dat niet zeer warm is, is dat het een bijdrage moet leveren aan de biodiversiteit.

bb. Zienswijze

5.11.5 Waterkwaliteit

Er staat: 'Er worden op dit moment geen mogelijkheden gezien om natuurvriendelijke oevers of dergelijke maatregelen aan te leggen die een positief effect op de waterkwaliteit hebben. De ontwikkeling heeft echter geen achteruitgang van de waterkwaliteit tot gevolg'.

Herhaaldelijk is door minimaal één buurtbewoner gewezen op de kansen die er zijn voor verbetering van de oevers en hoe makkelijk en effectief dat is. De acceptatie van geen achteruitgang moet hier worden gezien als een aanval. Tevens is het een grove belediging van meedenkende buurtbewoners.

Kritiek: gemakzucht viert hoogtij.

Advies: maatregelen uitvoeren die de waterkwaliteit verbeteren.

Reactie

Er vindt overleg plaats met het Hoogheemraadschap over de wijze waarop de waterberging zal worden vormgegeven. Er is ook geen sprake van achteruitgang, want de huidige vijver is een betonnen bak met rechte randen.

cc. Zienswijze

5.11.7 Gezuiverd afvalwater

Kritiek: misleiding en negatieve ambitie

De titel gezuiverd afvalwater doet vermoeden dat er redelijk schoon water wordt afgevoerd.

Dat is onjuist.

Er staat in anderhalve zin (!) dat vuil water wordt afgevoerd.

Er is klaarblijkelijk geen enkele ambitie om vuilwater te hergebruiken.

Het vuil water wordt afgevoerd. Hoe vuil is vuil?

Kritiek: een aanpak zoals deze zou niet mogen bestaan.

Kritiek: drinkwater wordt niet behandeld

Drinkwater wordt niet behandeld terwijl een bescheiden gebruik van drinkwater van levensbelang is voor het landschap, grond- en rivierwater en het klimaat.

Advies: stel een Wet drinkwaterdrempel op.

Een wet die verplicht tot o.m. minimaliseren van drinkwaterverbruik, gebruik van regenwater, hergebruik van afvalwater en minimalisering van vervuiling van afvalwater.

Reactie

Bij het opstellen van de Waterparagraaf hanteren we standaard titels en begrippen. Het is niet de bedoeling om mensen op het verkeerde been te zetten. Voorgesteld wordt om de titel van paragraaf 5.11.7 te wijzigen in 'afvoer van afvalwater'.

Het is gebruikelijk dat afvalwater via het vuilwaterriool naar de waterzuivering wordt afgevoerd.

In de waterparagraaf wordt niet specifiek op drinkwater ingegaan. Wel komen de aspecten grondwater en waterkwaliteit aan de orde. Zie hiervoor de paragrafen 5.11.4 en 5.11.5.

Wij zien geen noodzaak voor het opstellen van aanvullende regelgeving inzake het minimaliseren van drinkwaterverbruik, gebruik van regenwater, hergebruik van afvalwater en minimalisering van vervuiling van afvalwater.

dd. Zienswijze

5.12 Straalpaden

Het is interessant te lezen dat hier staat: 'Geconcludeerd werd dat de hoogbouw een grote schaduwzone geeft'.

Is dat dezelfde schaduw die eerder in dit document werd benoemd als beter dan voorheen gepland?

Feit: de hoogbouw geeft een grote schaduwzone.

Kritiek titel paragraaf: onherkenbaar onderwerp

Niet alle burgers weten wat een straalpad is. Zij zijn wellicht bekend met de gestreepte rugpad, maar niet met de straalpad.

Advies nieuwe titel: telecommunicatiestralen in het gebied

Reactie

De schaduwzone is de zone waarbinnen de ontvangst wordt beperkt. Straalpaden zijn optisch vrije paden ten behoeve van telecommunicatie. Om een ongestoord berichtenverkeer mogelijk te maken dient tussen de zend- en ontvangstations een vrije baan aanwezig te zijn. Ter plaatse van het plangebied Anna van Hannoverstraat 4 is in het bestemmingsplan Bezuidenhout een gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - straalpad' opgenomen. Zodoende dat in het kader van dit bestemmingsplan aandacht aan straalpaden wordt geschonken. De term 'straalpad' is de juiste titel.

ee. Zienswijze

5.15 Ladder voor duurzame verstedelijking

Er staat: Het doel van de ladder is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Verantwoord dient te worden dat er behoefte is aan nieuwe ruimte voor woningen, werken, detailhandel en voorzieningen.

De ladder heeft dus niets te maken met duurzaamheid volgens de commissie Brundtland (1987): People, Planet, Profit. Duurzaamheid heeft niets te maken met klimaat en milieu, duurzaamheid heeft hier de engere betekenis van 'gaat lang mee'. Kernafval is dan bijvoorbeeld ook heel duurzaam.

Het hanteren van de term duurzaamheid suggereert een aandacht die er NIET is. Misleiding dus. Op zijn minst dienen in de inhoudsopgave de titels van de sub paragrafen te worden opgenomen zodat een lezer met weinig tijd ziet dat het geen jota met klimaat en milieu heeft te maken.

Kritiek: misleidende titel! Duurzaamheid als in zorg voor het klimaat komt niet aan de orde.

Reactie

De ladder voor duurzame verstedelijking is een instrument voor efficiënt (ook wel aangeduid als duurzaam) ruimtegebruik. Het bevoegd gezag moet voldoen aan een motiveringsvereiste als nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. De ladder heeft tot op zekere hoogte wel te maken met duurzaamheid volgens de commissie Brundtland. Het rapport van deze commissie riep op tot duurzame ontwikkeling (ontwikkeling die tegemoetkomt aan de noden van het heden, zonder de mogelijkheden van toekomstige generaties om in hun behoeften te voorzien in het gedrang te brengen). De keuze voor binnenstedelijk bouwen/ verdichten past daarbij.

ff. Zienswijze

5.16.1 Archeologische waarden

Vraag: het woord waarde wordt hier gehanteerd als een zelfstandig naamwoord. Is dat gebruikelijk?

Waarom staat er niets over wie er niets van archeologische waarde verwacht en waarom?

Kritiek: te gehaast opgeschreven.

Reactie

De paragraaf is op de gebruikelijke wijze opgesteld. In aansluiting op wetgeving én met gebruikmaking van termen die in onderzoeken en andere bestemmingsplannen als jaren worden gebruikt. Wij zien geen reden om de paragraaf aan te passen of aan te vullen.

Hierbij merken wij nog wel het volgende op: Het plangebied, Anna van Hannoverstraat 4, was tot aan het eind van de 19de eeuw open weiland zonder enige bebouwing. Rond de eeuwwisseling werd het gebied ingericht als woongebied en raakte het gebied geleidelijk bebouwd. Verkavelingsloten

worden niet beschouwd als van archeologisch belang, zodat geconcludeerd is het gebied geen bekende archeologische waarden bevat. Ook is de verwachting op het aantreffen van nog onbekende archeologische waarden laag.

gg. Zienswijze

Van de week vond ik een sticker die u wellicht aan het denken zet voor volgende openbaarmakingen: Steffie.nl: Retour afzender. De documenten zijn veel te moeilijk voor mij. Stuur mij een versie in makkelijke, eerlijke taal

Reactie

Wij hebben ons best gedaan de complexe materie zo leesbaar als mogelijk aan te bieden. Wij zijn van harte bereid om u en/of anderen in een gesprek het bestemmingsplan en het MER nader toe te lichten

Conclusie

Gelet op het voorgaande adviseert het college de gemeenteraad de zienswijze, onderdeel y, deels gegrond en voor het overige ongegrond te verklaren.

Naar aanleiding van de zienswijze is paragraaf 5.10.3 van de toelichting aangepast evenals paragraaf 5.11.7.

2. Ra. 10520399 Vereniging Vrienden van Den Haag

De volledige zienswijze is als bijlage opgenomen.

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

a. Zienswijze

Sloop

Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in sloop van het gebouwencomplex van architect Herman Herzberger.

Architectuurhistorici zijn zonder uitzondering van oordeel dat het hier gaat om een behoudenswaardig, iconisch gebouw van de internationaal gewaardeerde architect Herman Herzberger, een belangrijke representant van de stroming in de moderne Nederlandse architectuur van het structuralisme.

Bijzondere eigenschap van het gebouw is dat bij het ontwerpen reeds rekening is gehouden met de mogelijkheid het gebouw aan te passen voor geheel andere functies en gebruik.

De keuze voor sloop boven herbestemming getuigt van gebrek aan kennis van het gebouw en de gebruiksmogelijkheden, en aan waardering voor bijzondere architectuur. De keuze voor sloop is in strijd met alle beginselen van duurzaamheid. De sloop van een zo groot en robuust gebouwencomplex van geen dertig jaar oud met alle gevolgen voor het milieu van dien is in het kader van duurzaamheid onaanvaardbaar.

Het bureau van architect Herzberger heeft een overtuigend plan gepresenteerd tot herbestemming van het gebouw ten behoeve van woningen en gemengde functies.

Het getuigt van een gebrek aan sturing dat college en gemeenteraad niet de keuze voor herbestemming hebben gemaakt.

Het gemeentebestuur maakt de historisch vaak genoeg bewezen fout kwantiteit (hoeveelheden woonoppervlak) boven kwaliteit (bijzondere en creatieve herbestemming) te kiezen.

Reactie

Door de ontwikkelaar is reeds uitgebreid onderzocht wat de mogelijkheden voor het behoud van het gebouw zijn. De Raad is hierover geïnformeerd in de commissiebrief Beantwoording Technische vragen over het Planuitwerkingskader (PUK) Anna van Hannoverstraat 4 (RIS 309859) waarin ook wordt verwezen naar de bijgevoegde bijlage 1, een memo van MRP SoZa B.V. van 28 juni 2019 met als onderwerp: Toekomst Hertzbergergebouw (voormalige ministerie van SZ&W). Hierin staat beschreven dat gedurende het proces naar het opstellen van een Planuitwerkingskader meerdere malen, scenario's onderzocht zijn waarbij delen van het gebouw zijn verwerkt, dan wel behouden. Desondanks is geconcludeerd, dat het casco niet hergebruikt kan worden, als de gemeente Den Haag de doelen uit de Structuurvisie CID ten aanzien van de woningopgave, werkgelegenheid, meer groen, betere doorwaadbaarheid, een meer levendige plint met een goede aansluiting op de openbare ruimte, wil behalen. Bovendien blijkt uit de berekeningen die in het kader van die studies zijn gedaan door de ontwikkelaar, dat behoud van (delen van) het pand economisch niet haalbaar is. Wel heeft de ontwikkelaar in samenwerking met de TU Delft in beeld gebracht wat er nog met het casco kan worden gedaan vanuit circulariteit. Het beton wat bij de sloop vrij komt, zal zoveel mogelijk worden hergebruikt. Daarmee wordt vooruitgelopen op toekomstige regelgeving waarin bij projecten 50% van de materialen hergebruikt moet worden. De ontwikkelaar wil daarop vooruitlopen door al zoveel mogelijk materiaal bij de sloop te "oogsten", en daarbij zoveel mogelijk verschillende materialen en onderdelen te hergebruiken. Daarnaast heeft de ontwikkelaar aangegeven dat er wordt gekeken of bepaalde onderdelen van het gebouw (zoals de prefab kolommen) kunnen worden hergebruikt als herinnering aan het pand en verwijzing naar het structuralisme. Gezien de fase waarin het project nu is, is nog niet exact aan te geven of en welke onderdelen van het casco kunnen worden hergebruikt. De gemeenteraad heeft op 16 december 2021 met het vaststellen van de PUK besloten om een bestemmingsplan op te stellen dat sloop-nieuwbouw toestaat.

Niet ontkend wordt dat sprake is van een bijzonder gebouw dat een herkenbare stroming uit de architectuurgeschiedenis vertegenwoordigt.

In de Nota van Uitgangspunten Laan van NOI werd uitgegaan van de transformatie van het pand met mogelijkheden voor (gedeeltelijke) sloop. Uit studies van de ontwikkelaar blijkt dat het pand moeilijk geschikt is te maken voor wonen en andere niet-kantoor functies. Bij het onderzoek naar behoud van het pand is architect Herman Hertzberger betrokken. Door de ontwikkelaar is reeds uitgebreid onderzocht wat de mogelijkheden voor het behoud van het gebouw zijn.

Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in Plan Anna als planinitiatief van MRP Soza b.v. wat uitgaat van volledige sloop van het voormalige ministerie van SZ&W.

Hierover is in het kader van de inspraak op PUK en NRD, al uitgebreid gerapporteerd. Onder verwijzing daarnaar worden hieronder nog kort de belangrijkste argumenten voor sloop nieuwbouw samengevat.

- Ruimtelijk gezien kan bij behoud van het gebouw niet de beoogde zorgvuldige verbinding met de omgeving en daarmee de visie op het CID/IT-Security Campus worden bereikt. Zoals indienen zelf aangeeft is het gebouw ontworpen als een stad in de stad, echter zonder daarmee een ruimtelijke verbinding met die stad aan te gaan. Het gebouw presenteert zich als een anoniem, beperkt toegankelijk "bastion" recht tegenover de uitgang van het station. Een totale verandering van de plint en daarmee van het concept van het gebouw zou noodzakelijk zijn om hierin verandering te brengen.
- Programmatisch biedt het bestaande gebouw onvoldoende mogelijkheden om het beoogde, voor de woningbouwopgave in Den Haag noodzakelijke, woningbouwprogramma op te nemen. Het ver doorgevoerde functionalisme in de architectuur speelt daarbij ook een bepalende rol; het gebouw

is in zijn ontwerp voor het oorspronkelijke gebruik functioneel sterk, maar daardoor ook moeilijk transformeerbaar en overigens ook niet meer goed bruikbaar in haar oorspronkelijke (kantoor)functie.

b. Zienswijze

In het ontwerp-bestemmingsplan beantwoordt niet aan de kaders die de raad heeft gesteld waaraan nieuwbouw zal moeten voldoen. Onderstaande belangen zijn niet in de plan regels afdoende geborgd.

Bouw voldoende voorzieningen en volg de groennormen

R_B 311019 Hergebruik materialen en bouw biobased

R_G 311024 Geen kippenhokjes aan de Anna van Hannoverstraat

R_I 311026 SoZa 30 procent sociaal

R_K 311028 VVD seieuze participatie en aanpassingen aan hoogte

R_5 311034 Groen voor en met de buurt

R_6 311 035 Statushouders en studenten langer huisvesten

R_7 311036 Terugkeer bewoners en gebruikers SoZa

R_8 311037 Koester het casco

R_9 311038 Wacht op plintenstrategie

R_11 311046 Koester Moderne Architectuur

Het bestuur maakt in dit ontwerp het in stedenbouwkundig beleid om te zetten publieke belang ondergeschikt aan het particuliere belang van de ontwikkelaar.

Reactie

Amendement R_G 311019 schrijft voor dat indien gekozen wordt om nieuwbouw te plegen, het plan duurzaam dient te zijn: bij vaststelling van het bestemmingsplan dient dit concreet te worden uitgewerkt met juridisch bindende eisen op het gebied van het hergebruik van de bestaande materialen, biobased bouwen en een duidelijke eis op het gebied van de MPG.

Omdat het bestemmingsplan niet het instrument is om dergelijke zaken in te regelen, kan hier niet iets over in het bestemmingsplan worden opgenomen.

Ook heeft de raad niet besloten dat dit in het bestemmingsplan geregeld moet worden. De raad heeft besloten dat dit bij het vaststellen van het bestemmingsplan uitgewerkt dient te zijn.

Amendement R_G 311024 schrijft voor dat er binnen het aandeel kleine woningen geen studio's worden gerealiseerd, maar altijd minimaal tweekamerappartementen, met uitzondering van studentenwoningen. Dit amendement is verwerkt in de regels van het bestemmingsplan. In artikel 4.5 lid e is bepaald dat alle woningen met een woninggrootte van 40m² of kleiner, met uitzondering van studentenwoningen, over minimaal twee kamers dienen te beschikken.

Amendement R_I 311026 schrijft voor dat het percentage sociale woningbouw dient te worden opgehoogd naar 30%. In artikel 4.7 lid a van de regels is bepaald dat ten minste 30% van de te realiseren woningbouw als sociale huurwoningen dient te worden geëxploiteerd.

Amendement R_K 311028 schrijft voor:

1. dat voordat er een bestemmingsplan wordt vastgesteld een uitvoerig participatietraject met omwonenden doorlopen wordt, waarbij invulling wordt gegeven aan de
architectonische uitgangspunten, waaronder de architectuur en omvang van het gebouw ter compensatie hoogteverlaging, het op adequate wijze mitigeren van normoverschrijdende wind- en schaduw hinder en het op adequate wijze zorgen voor klimaatadaptatie zoals voldoende waterberging en bestrijden van hittestress.
2. het bouwvolume gaat naar maximaal 120.000 m² bvo functioneel programma (bovengronds) met daarbij de mogelijkheid om maximaal 15.000 m² bvo parkeren bovengronds en uit het zicht te realiseren met daarop hoogwaardig groen.
3. Het maximum kantoorprogramma is vastgesteld op 24.000 m² bvo.
 1. Bewoners zijn betrokken bij het opstellen van de architectonische uitgangspunten. Het Beeld Kwaliteitsdocument is in het kader van het participatietraject zes weken ter inzage gelegd. Bewoners zullen ook worden betrokken bij het inrichtingsplan voor de openbare ruimte. Met name in dit laatste plan worden de mitigerende maatregelen voor windhinder en klimaatadaptatie uitgewerkt.
 2. In artikel 4.4 lid f van de regels van het bestemmingsplan is bepaald dat het gezamenlijk bruto-vloeroppervlak van in artikel 4.1 onder a t/m i genoemde functies, boven peil maximaal 120.000 m² bedraagt. In artikel 4.4 lid o is opgenomen dat het vloeroppervlak ten behoeve van een gebouwde parkeer- en stallingsvoorziening boven peil niet meer dan 15.000 BVO mag bedragen.
 3. In artikel 4.4 lid n is bepaald dat het vloeroppervlak kantoren maximaal 24.000 m² BVO bedraagt.

Amendement R_5 311034 roept het college op om in co-creatie met de huidige en toekomstige buurtbewoners en andere belanghebbenden uit de wijk een plan op te stellen voor de invulling van het groen in het plangebied, bij dit plan de behoeften van de gebruikers centraal te stellen en dit plan te doen toekomen aan de raad.

Het bestemmingsplan gaat niet over de invulling van het groen in het plangebied. Er wordt een apart plan opgesteld voor de inrichting van de openbare ruimte, waaronder het groen in het plangebied.

Via amendement R_6 311035 verzoekt de raad het college om er zorg voor te dragen dat er zo lang mogelijk statushouders gehuisvest kunnen worden in het voormalige ministerie, ook de mogelijkheden te onderzoeken om de jongeren-/ studentenhuisvesting op deze locatie voorafgaand aan de herontwikkeling zo lang mogelijk in stand te houden, de raad hier zo spoedig over te informeren.

Dit amendement gaat over het gebruik van het huidige SoZa gebouw. Het ontwerp bestemmingsplan voorziet in een plan voor het toekomstige gebouw. Er bestaat geen noodzaak om in het ontwerp bestemmingsplan rekening te houden met dit amendement.

Via amendement R_7 311036 roept de raad het college op om het gesprek aan te gaan over de mogelijkheden om de huidige bewoners en gebruikers van het voormalige ministerie na de herontwikkeling terug te laten keren en de raad hierover te informeren bij de vaststelling van het bouwplan.

Het ontwerp bestemmingsplan maakt het mogelijk dat de huidige gebruikers terug kunnen keren. De functies wonen, kantoor en bedrijven zijn in het bestemmingsplan opgenomen.

Amendement R_8 311037 roept het college op er bij de ontwikkelaar op aan te dringen om binnen het PUK een scenario te onderzoeken waarbij het casco van het oude ministerie van Sociale Zaken behouden kan worden.

Dit amendement ziet specifiek op het PUK, waardoor er geen noodzaak bestaat hier iets over in het bestemmingsplan op te nemen.

Via amendement R_9 311038 verzoekt de raad het college om geen (definitieve) invulling te geven aan de inrichting van de plinten voor de plintenstrategie door de raad is vastgesteld.

De gemeenteraad heeft de plintenstrategie 'Grip op de Haagse plint' (RIS312977) op 20 oktober 2022 vastgesteld. In de regels van het bestemmingsplan zijn verschillende regels over de invulling van de plint opgenomen.

Amendement R_11 311046 roept het college op onderzoek te doen naar de mogelijkheden van hergebruik en doorontwikkeling van het gebouw van Hertzberger.

Gedurende het proces naar het opstellen van het PUK zijn meerdere malen scenario's onderzocht waarbij delen van het gebouw zijn verwerkt, dan wel behouden. Geconcludeerd is dat het casco niet in zijn geheel intact kan blijven. Bovendien blijkt uit berekeningen dat behoud van (delen van) het pand economisch niet haalbaar is. In samenwerking met de TU Delft is in kaart gebracht wat vanuit circulariteit kan worden gedaan. Het beton wat bij de sloop vrijkomt zal zoveel mogelijk worden hergebruikt. Ook wordt zoveel mogelijk materiaal bij de sloop 'geoogst' en daarbij zoveel mogelijk materialen en onderdelen te hergebruiken. Er wordt gekeken of bepaalde onderdelen, zoals kolommen kunnen worden hergebruikt. Gezien de fase waarin het project is, is nog niet exact aan te geven of en welke onderdelen van het casco kunnen worden behouden.

c. Zienswijze

Het ontwerp-bestemmingsplan voldoet niet aan de referentienormen maatschappelijke voorzieningen die het gemeentebestuur zichzelf heeft gesteld.

Reactie

Zie onze reactie op de zienswijze gemeente Leidschendam-Voorburg onder c.

Voor het in kaart brengen en monitoren van de druk op bestaande voorzieningen monitort de gemeente Den Haag met een 2-jaarlijks update van Integrale Huisvestingsplannen voor Zorg & Welzijn, Sport, Cultuur & bibliotheken en onderwijs de situatie ten aanzien van de voorzieningen. Jaarlijks worden de leerlingprognoses geactualiseerd.

Om inzichtelijk te krijgen of er in voldoende voorzieningen wordt voorzien is er een voorzieningenonderzoek CID gedaan, waarbij er eens per jaar een jaarrapportage CID plaatsvindt. Met het voorzieningenonderzoek wordt inzicht gegeven in de additionele behoefte (in vierkante meters) aan maatschappelijke en commerciële voorzieningen in het CID. De basis voor het bepalen van de additionele behoefte aan maatschappelijke voorzieningen zijn de Haagse Referentienorm Maatschappelijke Voorzieningen 2021. Voor het bepalen van de additionele behoefte aan commerciële voorzieningen zijn dichthedenanalyses gebruikt.

Het onderzoek wordt elk jaar herijkt op basis van de verdere uitwerking van het CID.

Om de voortgang van de Anna van Hannoverstraat en andere planvoornemens in het CID te monitoren, en de uitgangspunten en aannames die bij de uitgevoerde onderzoeken zijn toegepast, door de jaren heen te evalueren, wordt een uitgebreide monitoring opgezet. Doel hiervan is om, naast het controleren van de aannames en de analyses, ook zo nodig aanvullende maatregelen te

kunnen nemen, of zo nodig tot aanpassingen van planvoornemens of fasering daarvan te kunnen besluiten. De monitoring wordt vergelijkbaar opgezet met de werkwijze van de monitoring voor het MER van de Rotterdamse Baan, waar in afgelopen jaren veel ervaring mee opgedaan is. De systematiek en invulling van de onderzoekopgave van het MER is daarmee bepalend voor de opzet en inhoud van de monitoring. Op die wijze kan systematisch en consequent gemeten, getoetst en beoordeeld worden. De basis wordt gelegd door zorgvuldig bij te houden welk programma (wonen en andere functies) is toegevoegd en/of is verdwenen. Op basis hiervan kunnen bijvoorbeeld verkeersmodellen worden geactualiseerd en kunnen uitkomsten hiervan vergeleken worden met prognoses, aannames en tellingen. Daarmee kunnen ook de daaruit voortvloeiende (grijze) milieueffecten gemonitord worden. Ook andere effecten als druk op voorzieningen en beschikbaarheid van groen kunnen op deze wijze periodiek worden beoordeeld. Hiervoor worden jaarrapportages CID opgesteld en om de 4 jaar een programmaplan CID. Ook deze monitoring draagt bij aan het niet overvragen van de omgeving door de bouwplannen in het CID.

d. Zienswijze

Het plan maakt onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling CID. Niet voldaan wordt aan de door het bestuur toegezegde in acht te nemen groennorm van minimaal 8m2 openbaar groen per woning.

Reactie

Zie onze reactie op de zienswijze Stichting Wijkberaad Bezuidenhout onder f.

e. Zienswijze

Aan het ontwerp-bestemmingsplan ligt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Milieu Effect Rapportage ten grondslag. Deze schiet te kort. Verwezen wordt naar de aanbevelingen in de door de vereniging eerder ingediende zienswijze, die niet in acht zijn genomen. (Bijlage 1)

Reactie

Voor de beantwoording van de reactie op de NRD verwijzen wij naar de Nota van Beantwoording zienswijzen d.d. 15 april 2022. Daarnaast heeft de Commissie m.e.r. op 15 maart 2022 advies uitgebracht over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen projectMER. Voor een samenvatting van dit advies verwijzen wij naar bijlage 2 van het Milieu Effect Rapport Anna van Hannoverstraat 4.

f. Zienswijze

De beoordeling op verenigbaarheid van het bestemmingsplan met de Wet natuurbescherming voldoet op meerdere essentiële punten niet aan de te stellen eisen. Verwezen wordt naar bijgaande beoordeling van V. Wösten Juridisch Advies. (Bijlage 2)

Bijlage 2

De beoordeling op verenigbaarheid van het bestemmingsplan met de Wet natuurbescherming voldoet op meerdere essentiële punten niet aan de te stellen eisen.

Oorzaak hiervan is een structureel gebrek aan kennis en inzicht in zowel de optredende emissies in de referentiesituatie en de beoogde situatie, alsook in de gevolgen van die emissies voor de betrokken Natura 2000-waarden. Dit structurele gebrek aan expertise is het gevolg van het zuiver juridisch-technische c.q. rekenkundige benadering van de stikstofproblematiek door de betrokken adviesbureaus, zonder ook aandacht te besteden aan de eigenlijke ecologische schade en de

noodzakelijke maatregelen om die schade weg te nemen. In het voorliggende geval is dit extra scherp zichtbaar. Zelfs de genoemde emissies zijn niet verifieerbaar.

Het plan omvat de afbraak van het bestaande gebouw en nieuwbouw van 1.000 – 1.200 woningen. Met afbraak, bouw en toekomstig gebruik zijn ook stikstofemissies gemoeid.

In de plantoelichting wordt gesteld, § 5.7:

Resultaten en conclusies

Voor de gebruiksfase (2029) berekend AERIUS Calculator (versie 2021) geen toename van stikstofdepositie. De grootste toename bedraagt 0,00 mol/ha/jaar.

Voor de realisatiefase berekent AERIUS Calculator (versie 2021) een geen toename van stikstofdepositie. De grootste toename bedraagt 0,00 mol/ha/jaar.

Significant negatieve effecten met betrekking tot het aspect stikstof kunnen op voorhand worden uitgesloten. Het aspect stikstofdepositie is daarmee geen belemmering voor de bestemmingsplanprocedure.

Deze stellingen worden geheel ontleend aan bijlage 10, stikstofdepositie-onderzoek SoZa te Den Haag. Deze bijlage bevat ernstig onvoldoende informatie voor genoemde conclusie.

De conclusie dat geen depositietoename optreedt kan uitsluitend worden getrokken indien een verifieerbaar inzicht wordt gegeven in emissiebronnen in de referentiesituatie en de beoogde situatie. De informatie ontbreekt vrijwel volledig. De genoemde emissies zijn niet verifieerbaar.

- Een verifieerbaar inzicht in de emissies in de referentiesituatie ontbreekt.
- Een verifieerbaar inzicht ontbreekt in de emissies gedurende de bouwfase als gevolg van het beoogde bouwmachinepark, type machines, gebruiksduur en emissiefactoren.
- De beschreven gebruiksfase volgt niet uit de planregels, waaruit volgt dat geen worst case beoordeling is gemaakt voor de gebruiksfase.
- Nu niet vaststaat dat de deposities niet toenemen, ontbreekt ten onrechte een beoordeling van de cumulatieve effecten met recent toegelaten plannen en projecten.
- Een beoordeling van de gevolgen van het plan voor recreatiebezoek ontbreekt. Met 1.200 woningen dient rekening te worden gehouden met ca. 2000 nieuwe bewoners. Dit zal onvermijdelijk leiden tot een toenemende recreatiedruk op de Natura 2000 gebieden.

Een verifieerbare onderbouwing ontbreekt van de stelling dat de deposities niet toenemen. De toelaatbaarheid van een verdere toename van de reeds te hoge recreatiedruk is niet onderzocht.

Conclusie

Een beoordeling op verenigbaarheid met de Wet natuurbescherming voldoet op meerdere essentiële punten niet aan de te stellen eisen.

reactie

Wij kunnen ons niet vinden in de stelling dat het bestemmingsplan op essentiële punten niet aan de eisen voldoet van de Wet natuurbescherming.

Er is onderzoek uitgevoerd naar stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden.

Zoals te lezen in de toelichting van het bestemmingsplan is er zowel tijdens de gebruiksfase als de realisatiefase geen toename van stikstofdepositie.

Er is geen sprake van een structureel gebrek aan kennis en inzicht in optredende emissies in de referentiesituatie als de beoogde situatie. In het onderzoek (bijlage 17 bij de toelichting van het vastgestelde bestemmingsplan) is zowel een berekening van de referentiesituatie als de beoogde situatie opgenomen.

Nu uit de AERIUSberekening is gebleken dat er geen stikstofdepositie ter plaatse van Natura 2000 - gebieden te verwachten is, is er geen noodzaak (om middels aanvullend onderzoek) aandacht te besteden aan ecologische schade en maatregelen om schade weg te nemen.

Zoals uit de tekst van het onderzoeksrapport valt te lezen zijn verkeersemisies zowel in de referentiesituatie als in de beoogde situatie de enige emissiebronnen. In de referentiesituatie is het gebouw aangesloten op stadsverwarming. In de beoogde situatie geldt dat alle functies gasloos worden uitgevoerd.

Ten aanzien van de overige opmerkingen het volgende:

- Een verifieerbaar inzicht in de emissies in de referentiesituatie ontbreekt.*

Voor plannen geldt dat de planologisch legale en gerealiseerde situatie ten tijde van het vaststellen van het plan als referentiesituatie mag dienen voor een eventuele nieuwe beoogde ontwikkeling. Omdat op de planlocatie het voormalig kantoorgebouw van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid gevestigd was mogen dus de emissies die met dit kantoorgebouw gemoeid waren als referentiesituatie dienen voor het nieuw vast te stellen plan. Omdat dit kantoorgebouw was aangesloten op stadsverwarming mag enkel uitgegaan worden van de emissies ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking van het kantoorgebouw.

Het gehanteerde aantal verkeersbewegingen is opgenomen in tabel 2 van de notitie en is gebaseerd op de intensiteiten genoemd in de CROW. Binnen de CROW leiden het bvo en de functie van het gebouw tot een specifieke verkeersgeneratie.

- Een verifieerbaar inzicht ontbreekt in de emissies gedurende de bouwfase als gevolg van het beoogde bouwmachinepark, type machines, gebruiksduur en emissiefactoren.*

Een bestemmingsplan maakt een bepaalde functie mogelijk (bijvoorbeeld wonen) en schrijft in de regel niet specifiek voor hoe deze functie gerealiseerd moet worden en welke materialen bijvoorbeeld daarvoor gebruikt moeten worden. Vandaar dat de bijdrage aan de stikstofdepositie van de realisatiefase van een plan wordt berekend aan de hand van kengetallen. Bij het bepalen van deze kengetallen is op basis van praktijkervaring van meerdere gerealiseerde projecten voor de realisatie van de woningen en overige navenante functies het vermogen van het bij die realisatie meest gebruikelijke materieel en het aantal draaiuren daarvan ingeschat, variërend van heimachine tot shovel of graafmachine. Aan de hand van de door TNO beschikbaar gestelde rapportage zijn vervolgens per bron het brandstofverbruik en het AdBlue-verbruik bepaald. Per bron ingevoerd in AERIUS Calculator leverde dit (overeenkomstig de AUB-methode) een emissie NOX en emissie NH₃ op. Daaruit is een kengetal per woning afgeleid. Bij het kengetal is rekening gehouden met 10% onvoorziene emissies. Op een vergelijkbare wijze zijn kengetallen bepaald voor het aantal transportbewegingen als gevolg van de realisatie.

Bij het bepalen van deze kengetallen wordt ook nog onderscheid gemaakt tussen de verschillende activiteiten tijdens de realisatie, zoals bouwrijp maken (aanleg kabels en leidingen, etc), bouwen (het fysiek realiseren van het bouwwerk) en woonrijp maken (herinrichten van de openbare ruimte).

- De beschreven gebruiksfase volgt niet uit de planregels, waaruit volgt dat er geen worst case beoordeling is gemaakt van de gebruiksfase.*

In de planregels staat dat er sprake is van maximaal 1.200 woningen (artikel 4.4 onder p).

Daarnaast is (artikel 4.4 onder h) aangegeven dat het gezamenlijke vloeroppervlak van bedrijven, detailhandel, maatschappelijk, dienstverlening, culturele, sport, speel, zorgvoorzieningen, horeca en openbare fietsenstallingen niet meer dan 6.000 m2 mag bedragen. T en tevens is aangegeven dat er maximaal 24.000 m2 kantoren gerealiseerd mag worden (artikel 4.4 onder n).

Het stikstofonderzoek is berekend voor 1200 woningen, 1.500 m2 retail, 28.000 m2 kantoor en 500 m2 supermarkt (zie tabel 1 uit het stikstofonderzoek). De hierbij horende verkeersgeneratie bedraagt 2.465 mvt/etmaal (zie tabel 3 uit het stikstofonderzoek).

Bij het programma dat het bestemmingsplan mogelijk maakt hoort een verkeersgeneratie van 2.370 motorvoertuigen per etmaal (zie bijlage 8 bij de toelichting, Onderbouwing verkeersgeneratie ontwikkeling Anna van Hannoverstraat 4 d.d. 19 september 2023).

Het stikstofdepostieonderzoek is uitgevoerd voor een groter aantal verkeersbewegingen dan wat het bestemmingsplan mogelijk maakt. Het is hierdoor aannemelijk dat het beoogde programma dat het bestemmingsplan mogelijk maakt ook niet tot stikstofdepostie ter plaatse van Natura 2000-gebieden zal leiden.

Nu niet vaststaat dat de deposities niet toenamen, ontbreekt ten onrechte een beoordeling van de cumulatieve effecten met recent toegelaten plannen en projecten.

Juist omdat het stikstofdepositie-onderzoek aantoont dat er geen sprake is van een toename in stikstofdepositie ten gevolge van het plan, is er geen sprake van een cumulatieverplichting. Deze cumulatieverplichting geldt enkel bij het toepassen van een ecologische beoordeling over een toename in stikstofdepositie ten gevolge van een plan. Het bestemmingsplan Anna van Hannoverstraat 4 leidt juist niet tot een toename in stikstofdepositie en derhalve is een beschouwing van cumulatie met andere plannen/projecten niet nodig.

- *Een beoordeling van de gevolgen van het plan voor recreatiebezoek ontbreekt. Met 1.200 woningen dient rekening te worden gehouden met ca. 2.000 nieuwe bewoners. Dit zal onvermijdelijk leiden tot een toenemende recreatiedruk op de Natura 2000-gebieden.*

Recreatiebezoek wordt niet als een aparte emissiebron beschouwd. De TNO-kengetallen zijn gebaseerd op praktijkervaringen. Ook bevatten de kengetallen 10% voor onvoorziene emissies. Het is zodoende niet nodig een aparte beoordeling voor recreatiebezoek te maken.

Gelet op het voorgaande adviseert het college de gemeenteraad de zienswijze ongegrond te verklaren.

3. Ra. 10520575 Het Cuypers Genootschap en Erfgoedvereniging Heemschut

De volledige zienswijze is als bijlage opgenomen.

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

a. Zienswijze

Heemschut en het Cuypersgenootschap constateren dat het gebouw als hoogtepunt in het oeuvre van Herman Hertzberger een duidelijke nationale en zelfs internationale architectuurhistorische betekenis heeft. Tevens is het gebouw beeldbepalend voor Den Haag. Ook is er sprake van een duidelijke zeldzaamheidswaarde. Het aantal nog bestaande en redelijk gaaf behouden structuralistische werken van Herman Hertzberger is zeer beperkt. Sloop van dit uitzonderlijke gebouw is dan ook zeer ongewenst.

Reactie

Niet ontkend wordt dat sprake is van een bijzonder gebouw dat een herkenbare stroming uit de architectuurgeschiedenis vertegenwoordigd.

In de Nota van Uitgangspunten Laan van NOI werd uitgegaan van de transformatie van het pand met mogelijkheden voor (gedeeltelijke) sloop. Uit studies van de ontwikkelaar blijkt dat het pand moeilijk geschikt is te maken voor wonen en andere niet-kantoor functies. Bij het onderzoek naar behoud van het pand is architect Herman Hertzberger betrokken. De Raad is hierover geïnformeerd in de commissiebrief Beantwoording Technische vragen over het Planuitwerkingskader Anna van Hannoverstraat 4 (RIS 309859) waarin ook wordt verwezen naar de bijgevoegde bijlage 1, een memo van MRP SoZa B.V. van 28 juni 2019 met als onderwerp: Toekomst Hertzbergergebouw (voormalige ministerie van SZ&W)(hierin staat beschreven dat gedurende het proces naar het opstellen van een Planuitwerkingskader meerdere malen, scenario's onderzocht zijn waarbij delen van het gebouw zijn verwerkt, dan wel behouden. Uiteindelijk is geconcludeerd, dat het casco niet hergebruikt kan worden, als de gemeente Den Haag de doelen uit de Structuurvisie CID ten aanzien van de woningopgave, werkgelegenheid, meer groen, betere doorwaadbaarheid, een meer levendige plint met een goede aansluiting op de openbare ruimte, wil behalen. Bovendien blijkt uit de berekeningen die in het kader van die studies zijn gedaan door de ontwikkelaar, dat behoud van (delen van) het pand economisch niet haalbaar is).

Uiteindelijk heeft dit geresulteerd in Plan Anna als planinitiatief van MRP Soza b.v. wat uitgaat van volledige sloop van het voormalige ministerie van SZ&W.

Hierover is in het kader van de inspraak op PUK en NRD al uitgebreid gerapporteerd. Onder verwijzing daarnaar worden hieronder nog kort de belangrijkste argumenten voor sloop nieuwbouw samengevat.

- Ruimtelijk gezien kan bij behoud van het gebouw niet de beoogde zorgvuldige verbinding met de omgeving en daarmee de visie op het CID/IT-Security Campus worden bereikt. Zoals indiener zelf aangeeft is het gebouw ontworpen als een stad in de stad, echter zonder daarmee een ruimtelijke verbinding met die stad aan te gaan. Het gebouw presenteert zich als een anoniem, beperkt toegankelijk "bastion" recht tegenover de uitgang van het station. Een totale verandering van de plint en daarmee van het concept van het gebouw zou noodzakelijk zijn om hierin verandering te brengen.*
- Programmatisch biedt het bestaande gebouw onvoldoende mogelijkheden om het beoogde, voor de woningbouwopgave in Den Haag noodzakelijke, woningbouwprogramma op te nemen. Het ver doorgevoerde functionalisme in de architectuur speelt daarbij ook een bepalende rol; het gebouw is in zijn ontwerp voor het oorspronkelijke gebruik functioneel sterk, maar daardoor ook moeilijk transformeerbaar en overigens ook niet meer goed bruikbaar in haar oorspronkelijke (kantoor)functie.*

b. Zienswijze

Gezien de uitzonderlijke waarde van het gebouw hebben wij de Staatssecretaris van OCW via de Rijksdienst Cultureel Erfgoed recent formeel verzocht om het gebouw aan te wijzen tot rijksmonument. Daarnaast loopt er bij de rechtbank Den Haag op dit moment een juridische procedure tegen de afwijzing van de gemeentelijke monumentenstatus voor het gebouw. Het is van belang om als gemeente rekening te houden met deze feiten. Bij de motivering van het plan ontbreekt bovendien de verplichte cultuurhistorische paragraaf (wel in MER aandacht voor monumentale bomen). Dat is kwalijk.

Reactie

Ondanks de lopende aanvraag bij OCW en de juridische procedure tegen afwijzing van de monumentenstatus is het pand niet beschermd. Het is daardoor aan de eigenaar van het pand of die het pand wil behouden.

De gemeente gaat er vooralsnog van uit dat het pand niet wordt aangewezen als monument, zodat het bestemmingsplan in procedure is gebracht.

In paragraaf 5.16 van de toelichting wordt ingegaan op de aspecten Archeologie en Monumenten. Zie verder het antwoord onder a.

c. Zienswijze

Eerder heeft gemeente gesteld dat transformatie van het gebouw moeilijk is. Dit is een merkwaardige interpretatie van de feiten. Het gebouw is flexibel van opzet, waardoor latere wijzigingen van bestemmingen en gebruik en aan- of loskoppelen van bouwdelen mogelijk zijn binnen het totaalconcept. Hiervoor is door het Bureau Hertzberger in samenwerking met het Rijksvastgoed reeds een ontwerp voor herbestemming tot woningen gemaakt. Het is goed mogelijk om honderden woningen in het gebouw te realiseren. Bij het behouden van het gebouw kan op zeer korte termijn begonnen worden met de herontwikkeling, aangezien de plannen tot herbestemming wonen gereed liggen. Er is meer snelheid mogelijk - zeker in de nu snel veranderende bouwmarkt - dan bij sloop voor nieuwbouw. Denkbaar is om de herbestemming te combineren met aanvullende nieuwbouw rondom of op het complex of op de plek van een te slopen ondergeschikt deel van het complex. De gemeente heeft dergelijke varianten nooit serieus een kans gegeven. Gezien het uitzonderlijke karakter van het gebouw is dit opvallend.

Reactie

Zie het antwoord onder a.

d. Zienswijze

Samengevat verzoeken wij u pas op de plaats te maken en de tijd te nemen om in overleg met de oorspronkelijke ontwerper een nieuw plan met behoud van in ieder geval de meest beeldbepalende onderdelen van het voormalige ministerie te ontwikkelen.

Reactie

Zie het antwoord onder a en b.

Conclusie

Gelet op het voorgaande adviseert het college de gemeenteraad de zienswijze ongegrond te verklaren.

4. Ra. 10520612 Bewonersplatform Voorburg Noord

De volledige zienswijze is als bijlage opgenomen.

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

a. Zienswijze

SoZa als onderdeel van een groter geheel, hoe te begrenzen in bestemmingsplan?

De herontwikkeling van Anna van Hannoverstraat is onderdeel van een grotere ontwikkeling. Welke

andere besluiten voor het gebied van de ICT-Security Campus en voor het CID als geheel gaan genomen worden, op welke termijn en hoe hangt dit samen met dit bestemmingsplan? In eerder stadium hebben wij gevraagd om een gebiedsvisie/ontwikkelvisie op te stellen (voor een goed functionerend en toekomstrobust station NOI incl. beoogde bebouwing rondom dit station, ook aan de zijde Van Alphenstraat) en stel op basis daarvan een gebiedsvisie NOI op, zodat geen voorbarige besluiten worden gemaakt die toekomstige ontwikkelingen beperken. Hiermee beperkt je als Den Haag mogelijk ook de gewenste mobiliteitstransitie die randvoorwaardelijk is voor alle beoogde nieuwbouw in het CID.

Reactie

De Gemeente Den Haag onderschrijft het belang van een integrale visie op het gebied dat onderdeel is van de gebiedsontwikkeling CID. De belangrijkste ambities en uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling CID en de daarin opgenomen deelgebieden zijn verwoord in de Structuurvisie CID (ris307135) en bijbehorende plan MER. In de Structuurvisie wordt ingegaan op het deelgebied Den Haag Laan van NOI en ook verwezen naar de eerder opgestelde gebiedsagenda met de opgaven voor het deelgebied. De herontwikkeling van SoZa maakt hier onderdeel van uit. Het Planuitwerkingskader (PUK) ten behoeve van de herontwikkeling van SoZa (ris 309866) past binnen het kader van de Structuurvisie CID en ook bij het opstellen van het Bestemmingsplan zijn de kaders van de Structuurvisie leidend.

Wij onderschrijven dat voor de samenhang met de omgeving en toekomstige ontwikkelingen in het gebied een integrale visie op de omgeving van project en het gebied meerwaarde heeft. Het opstellen van de ontwikkelvisie NOI heeft echter helaas vertraging opgelopen vanwege capaciteitsproblemen, maar zal weer worden opgestart.

Het opstellen van de ontwikkelvisie NOI kan afzonderlijk plaatsvinden van het bestemmingsplan Anna van Hannoverstraat 4 (SoZa). Dit bestemmingsplan betreft een uitwerking van het eerder vastgestelde Planuitwerkingskader. Zoals in paragraaf 1.3 van het PUK staat aangegeven staat centraal in de gebiedsontwikkeling de ambitie om een deel van de groeiambitie voor wonen en werken op deze locatie gestalte te geven en tevens de stationsomgeving van Laan van NOI een kwaliteitsslag te geven. Het PUK bevat daarom ook uitgangspunten voor het gebied rondom de Soza-kavel, waaronder de stationsomgeving.

Om tot een goed functionerend station te komen loopt er al een apart traject (de MIRT verkenning). Met de Strategie Mobiliteitstransitie 2022 - 2040 (RIS310664) is een plan gemaakt voor de toekomst van vervoer in Den Haag. Het opstellen van de ontwikkelvisie is hier niet voor nodig.

b. Zienswijze

Er is geen ontwikkelvisie NOI opgesteld (noch vastgesteld door de Raad) als u straks het Bestemmingsplan moet vaststellen.

Er is voor gekozen om de openbare ruimte rondom het SOZA gebouw niet in het bestemmingsplan mee te wijzigen, terwijl dit wél een belangrijk onderdeel was van het participatietraject (door de ontwikkelaar in mei en juni 2022 gehouden met omwonenden). “De inrichting van de openbare ruimte is een afzonderlijk traject, waardoor er in het bestemmingsplan geen aandacht aan is besteed”, zo luidt het antwoord. Voor een goede inpassing in de openbare ruimte is van belang o.a. duidelijk te krijgen over a) keerlus tram b) inpassing waterberging c) inpassing fiets parkeren d) invloed hoogte 75 m op straatpad. Het bevoegd gezag ligt daarvoor bij u, de gemeente. Ook is het aan u om te organiseren dat deze openbare ruimte wordt gefinancierd en gerealiseerd en wordt onderhouden. Herhaaldelijk trok

de gemeente zich in de participatiebijeentkomsten terug qua verantwoordelijkheid hierop nemen. Voor ons zijn deze randvoorwaarden echter onvoorwaardelijk voor een succesvolle inpassing van SoZa. Het juridisch “opknippen van gebiedsontwikkeling” is niet toegestaan. Bovengenoemde gebiedsvisie zou hiervoor een ultimo basis mogen vormen, uitgaande van de komende 10-25 jaren te verwachten ontwikkelingen in het gebied. Tenslotte merken we op dat het toegezegde beeldkwaliteitsplan (3.7) ontbreekt bij ter inzagelegging. Hierdoor is onvoldoende comfort bij omwonenden over het uiterlijk.

Reactie

Zoals aangegeven onder a is het voor dit bestemmingsplan niet nodig dat er een ontwikkelvisie wordt opgesteld.

De huidige bestemming van de openbare ruimte rondom het SoZa gebouw staat een herinrichting niet in de weg. De inrichting van de openbare ruimte is een afzonderlijk traject. De inpassing van het fietsparkeren maakt onderdeel uit van dit traject.

Er vinden gesprekken plaats met de HTM over de keerlus en het Hoogheemraadschap over de waterberging. De hoogte van 75 meter heeft geen invloed op het straalpad.

Wij zijn ons ervan bewust dat de inrichting van de openbare ruimte georganiseerd, gefinancierd en onderhouden dient te worden.

Er is geen sprake van het juridisch ‘opknippen van gebiedsontwikkeling’. De ontwikkeling op het kavel Anna van Hannoverstraat is op dit moment de enige concrete ontwikkeling. Zoals al eerder aangegeven onder a heeft het opstellen van de gebiedsvisie vertraging opgelopen. Het beeldkwaliteitsdocument heeft apart ter inzage gelegen. Eenieder is in de gelegenheid gesteld om op het stuk te reageren.

c. Zienswijze

Participatie

De hierboven benoemde participatie-inbreng door omwonenden komt niet tot een vervolg qua ruimtelijke inpassing: op uw stadhuis is een keuze gemaakt om het bestemmingsplangebied niet groter te maken dan enkel de kavel waarop hoogbouw wordt voorzien. Waarom deze keuze zo is gemaakt, wordt niet nader toegelicht. Welke consequenties deze keuze heeft (voor de omringende openbare ruimte en de samenhang met NOI station en andere toekomstige ontwikkeling) evenmin.

Reactie

Het bestemmingsplangebied is groter dan de kavels waarop gebouwd mag worden. Het is begrensd door omliggende wegen. Voor het ontwerp van de openbare ruimte wordt een apart traject doorlopen. Een bestemmingsplan opstellen voor een groter gebied zou afspraken, plannen en onderzoek vergen over dat grotere gebied, die nu nog niet gemaakt zijn. Daarom is dit niet mogelijk en ook niet opportuun.

d. Zienswijze

MER

De MER ondersteunt het bestemmingsplan. Wij hebben onze bedenkingen over de uitkomsten die worden gepresenteerd, onder andere de:

- parkeerberekeningen (392 parkeerplaatsen in BP en 423 in de MER),
- verkeersbelasting (vergeleken met een kantoorfunctie die al sinds 2016 niet meer bestaat), kunt u bevestigen dat Voorburg Noord niet extra wordt belast door bewoners of bezoekers van SoZa of aangeven welke mitigerende maatregelen genomen worden om dit tot een minimum te beperken?
- nihil uitkomst belasting stikstof (door bouw uit te smeren over meerdere jaren zonder inzicht te geven of met materieel van na 2015 dan wel elektrisch materieel wordt gewerkt) waardoor Natura2000

gebieden negatief worden beïnvloed.

- Windhinder uitkomsten rondom de noordzijde, waar menig fietser en voetganger van zijn sokken zal worden geblazen
- Geluidshinder voor huidige omwonenden wordt niet benoemd, noch voor de aanlegfase noch als het straks af is en door wind fluittonen ontstaan (WTC-gebouw, Strijkijzer, etc.) of sprake is van weerkaatsing (onderzoek is niet nodig want dat hoeft alleen voor reconstructie van wegen is hierop uw antwoord).

Reactie

Waar het gaat om de bedenkingen bij de gepresenteerde uitkomsten merken wij het volgende op:

- *Parkeerberekeningen: in het MER is uitgegaan van maximaal 1.320 woningen terwijl in het bestemmingsplan maximaal 1.200 woningen worden mogelijk gemaakt. Ook het overige (niet-woon) programma is in het bestemmingsplan nader gespecificeerd. Het bestemmingsplan valt daarmee binnen de in het MER onderzochte bandbreedte, maar de getallen in het MER en de bestemmingsplantoelichting komen niet overal 1-op-1 overeen. Dat geldt onder andere voor het benodigde aantal parkeerplaatsen.*
- *Verkeersbelasting: Door gericht in te zetten op mobiliteitsmaatregelen en het in combinatie daarmee maar beperkt faciliteren van autoparkeren wordt het autogebruik op de Soza locatie conform gemeentelijk beleid ontmoedigd. Dit leidt tot een beperkte verkeersgeneratie. Deze verkeersgeneratie is gebaseerd op kencijfers uit het CROW, passend bij het aantal te realiseren parkeerplaatsen. De toename van het verkeer is gelet op de spreiding in richting en tijdstip beperkt ten opzichte van het al aanwezige verkeer. Daarbij moet worden bedacht dat het huidige gebouw, als dat gewoon weer geheel in gebruik genomen zou worden als kantoor, conform de bestemming ook verkeer zou generen, juist in de spits en veel minder gespreid in richting en tijdstip. In de toelichting is dit ook aangegeven.*
- *Stikstof: op dit moment zijn de uitgangspunten voor het in te zetten materieel nog niet in detail bekend. Het onderzoek stikstofdepositie toont aan dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is zonder stikstofdepositietoename binnen Natura 2000-gebieden. In het kader van de omgevingsvergunningaanvraag zal t.z.t. een meer gedetailleerd onderzoek worden uitgevoerd afgestemd op de specifieke uitgangspunten van het materieel en de planning voor de uitvoering van de werkzaamheden.*
- *Windhinder: Er is in het kader van het bestemmingsplan uitgebreid onderzoek gedaan naar de windhindersituatie. De daadwerkelijke windhindersituatie is sterk afhankelijk van het ontwerp van de gebouwen en de inrichting van de openbare ruimte (en van mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied). Bij de verdere uitwerking van de plannen wordt de windhindersituatie in en rond het plangebied nadrukkelijk meegenomen.*
- *Geluidshinder omwonenden: in de bijlagen bij het MER een notitie opgenomen waarin mogelijke akoestische reflecties ter plaatse van bestaande woningen zijn beoordeeld. Hieruit volgt dat eventuele reflecties die optreden tegen de beoogde bebouwing niet anders zijn dan in de huidige situatie. Daarnaast is, gezien de grote afstand van de omliggende bebouwing, de bijdrage van het gereflecteerde geluid verwaarloosbaar ten opzichte van de directe geluidbijdrage. In de aanvulling op het MER (bijlage PM bij het vastgestelde bestemmingsplan) is daarnaast op hoofdlijnen ingegaan op geluidhinder tijdens de bouwphase. Rekening houdend met de geldende eisen voor bouwgeluid en de afspraken die op basis daarvan worden gemaakt met de aannemers, zal geen sprake zijn van akoestisch onaanvaardbare situaties tijdens de bouwphase.*

e. Zienswijze

Mobiliteitsopgave in CID randvoorwaardelijk

U geeft geen inzicht in de mobiliteitsverandering die SoZa vraagt. Onduidelijk is wat de realisatie van Anna van Hannoverstraat betekent voor de mobiliteitsambities voor het deelgebied ICT Security Campus en voor het gehele CID. Aangegeven wordt dat "Bewoners en gebruikers van de ontwikkeling niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Bezoekers van het gebied komen niet in aanmerking voor een bezoekers-parkeervergunning."

Een duidelijk aantal waaraan SoZa moet voldoen wordt echter niet gegeven, dit blijft vaag: worden het nu 754 parkeerplaatsen, 423 of slechts 393? Helaas wordt dit ook niet vastgeklemd in de (regels) bij het bestemmingsplan. Hoe handhaaft u dat er voldoende parkeerplaatsen komen? En dat de toekomstige bewoners geen vergunning krijgen, ook niet voor hun bezoekers? En hoe voorkomt u dat deze bewoners straks allemaal in onze wijk (Voorburg Noord) gaan parkeren?

Eerdere vragen hierover werden door u beantwoord met: "Zolang er in de gemeente Leidschendam Voorburg geen vergunningplicht geldt, kunnen wij niet garanderen dat bewoners en bezoekers in Voorburg Noord gaan parkeren. De gemeente Den Haag is niet bevoegd om besluiten te nemen in Voorburg Noord."

Reactie

In Den Haag wordt ingezet op het beïnvloeden van de modal split, met als doel het behalen van een modal shift, dit betekent: het vergroten van het aandeel voetgangers, fietsers en OV-gebruikers ten opzichte van het aandeel gemotoriseerd verkeer.

Dit is in Den Haag vastgelegd in de Strategie Mobiliteitstransitie 2022-2040 (RIS310664). En houdt onder meer in dat betekent er bij de inrichting van de openbare ruimte en gebouwen wordt uitgaan van het STOMP-principe: Stappen-Trappen-Ov-MaaS-Privéauto. In de eerste plaats wordt er voor de voetganger en fietser gekozen, gevolgd door het OV, deelmobiliteit en privéauto. Zo vormt de mens het startpunt. Lopen is de basis, voor wat langere afstanden bieden fiets, OV en auto de uitkomst. MaaS kan dit nog makkelijker maken. MaaS staat voor Mobility as a Service, Hiermee bedoelen we mobiliteit als dienstverlening in de brede zin. Een goed voorbeeld is deelmobiliteit. Bij deelmobiliteit maken meerdere mensen gebruik van dezelfde vervoermiddelen. Dit kan zowel een auto, (bak)fiets als scooter zijn. De privéauto geldt als sluitstuk, deze neemt namelijk de meeste ruimte in beslag.

Het parkeerbeleid zoals vastgelegd in "Parkeerstrategie 2021-2030" (RIS308711) ondersteunt deze modal shift richting langzaam verkeer. De visie in de nota is er op gericht van Den Haag een duurzaam bereikbare en een leefbare stad te maken door ervoor te zorgen dat reizigers een bewuste keuze kunnen maken voor de vervoerwijze en de route die het beste bij hen past.

De parkeernormen zoals vastgelegd in de parkeernormennota CID en Binckhorst (RIS306160) geven verder invulling aan de mobiliteitstransitie, door het toepassen van normen die gebaseerd zijn op het autobezit bij reeds gerealiseerde woningen. In de regels van het bestemmingsplan is bepaald dat aan de normen uit deze nota voldaan zal moeten worden, zie artikel 7.1 lid f en g en artikel 8.1 lid c en d. Bij de uitwerking van het bouwplan zal beoordeeld worden of er qua aantallen parkeerplaatsen wordt voldaan aan het beleid. Het is daarom niet nodig en ook niet verstandig om in het bestemmingsplan een concreet aantal parkeerplaatsen vast te klikken.

Door het beleid, voorziet het mobiliteitsaanbod in de vervoersvraag van de bewoners binnen en buiten het project, zodat geen overlast wordt veroorzaakt in Den Haag of Leidschendam-Voorburg. Daarnaast wordt in de wijken direct rond het plangebied in zowel Den Haag als Leidschendam-Voorburg een vorm van gereguleerd parkeren toegepast zodat er geen parkeeroverlast in de aangrenzende wijken is te verwachten.

f. Zienswijze

Groen, Blauw en voorzieningen

Het onderwerp groen komt niet tot concreetheid. U benoemt “Het plangebied ontleent een groot deel van zijn groene kwaliteit aan de twee groene verbindingen die het gebied inkaderen: de groene ecologische Schenkzone en de heringerichte groenzone langs de Van Alphenstraat. Deze groene dragers zijn van betekenis op stedelijk niveau.” U weet heel goed dat de groenstrook aan de Van Alphenstraat vervalt t.g.v. de door u beoogde ontwikkelingen rondom NOI in het CID.

Reactie

Vooralsnog zijn er geen concrete ontwikkelingen voorzien ter plaatse van de Van Alphenstraat. Het is waarschijnlijk dat er in de nog op te stellen ontwikkelvisie NOI keuzes zullen worden gemaakt over hoe er omgegaan zal worden met de groenzone langs de Van Alphenstraat. Het is te vroeg om te stellen dat deze komt te vervallen.

g. Zienswijze

De waterparagraaf (vijver 1.150 m2, klimaatrobuust bufferen 105 m2, nieuwbouweis gemeente 800 m2) is nog onvoldoende uitgewerkt. In het ontwerp-bestemmingsplan (regels) wordt hier een jaar na realisatie voor uitgetrokken. Wie garandeert dat hier water komt? Er wordt op geen enkele wijze richting gegeven aan deze (forse) wateropgave binnen het plangebied, gesuggereerd wordt dat dit kan binnen hetzelfde peilgebied, wat grotendeels in Voorburg Noord ligt. Waar en wie realiseert dat dan?

Reactie

Zie onze reactie op het Hoogheemraadschap Delfland onder a en b.

h. Zienswijze

De voorzieningen (4.4.20.3) nodig om de toekomstige bewoners in hun behoeften te voorzien, worden wel benoemd doch (nog) niet in voorzien:

- Onderwijs vraagt uitbreiding, onduidelijk is of dit voor oplevering SoZa is bereikt
- Bibliotheek uitbreiding in Mariahoeve
- Sporthal en zwembad op de Binckhorst
- Speelvoorzieningen op het kavel (maaiveld en daktuinen)
- Speelveldjes op Van Alphenstraat (die op termijn vervalt door ontwikkeling NS)

De conclusie dat “ook na realisatie van het plan kan worden voorzien in een voldoende voorzieningenniveau” is daarmee ronduit voorbarig. Een concreet inzicht en overzicht van bestaande en benodigde voorzieningen en waar deze zijn beoogd ontbreekt bij terinzagelegging.

Over de keerlus HTM trams wordt met geen woord gerept: die valt buiten het plangebied. Bij ingebruikname van de 11 meter zone rondom het treinspoor, moet de tramkeerlus op maaiveld uit de Anna van Hannoverstraat verdwijnen. Wij vinden dat de gemeente Den Haag hier samen met HTM een knoop over moet doorhakken vóórdát het vloerplan van SoZa wordt aangelegd: de mobiliteit van wandelaars en fietsers wordt hier grotendeels door bepaald straks.

Reactie

Zie onze reactie op de gemeente Leidschendam-Voorburg onder c. Ten aanzien van het ontwerp openbare ruimte zie c. Ten aanzien van de keerlus HTM trams zie b.

i. Zienswijze

Resumé

Resumerend leven er bij ons in Voorburg Noord nogal wat zorgen over -het proces van- een juiste toekomstige planologische inpassing van Soza.

Reactie

Wij hopen met de beantwoording van uw zienswijze uw zorgen te hebben weggenomen.

Conclusie

Gelet op het voorgaande adviseert het college de gemeenteraad de zienswijze ongegrond te verklaren.

5. Ra. 10520626 Algemene Vereniging voor Natuurbescherming voor 's-Gravenhage en omstreken (AVN)

De volledige zienswijze is als bijlage opgenomen.

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

a. Zienswijze

Houd de ecologische verbindingszone duurzaam in stand en versterk die waar mogelijk: beperk hinder van wind en schaduw door de bouwhoogte te verlagen, in ieder geval aan de kant van de ecozone

Het is belangrijk schaduw en windhinder in de ecozone te beperken. Er moet worden onderzocht hoe dat optimaal kan worden bereikt. Wat betreft schaduw stellen we voor de hoogte van de bebouwing aan de zijde van de Schenk, nu 35 m, te verlagen tot 14m.

In het vigerende bestemmingsplan is de maximum bouwhoogte aan de kant van het spoor 31m (voorgesteld in dit plan: 75m). Aan de kant van de ecozone zijn twee bouwvlakken met een maximum bouwhoogte van 22m toegestaan (volgens het plan 35m). Waar er geen gebouwen zijn, is er nu (deels) groen en groeien er bomen, die dus aansluiten op het groen. Er wordt ook geparkeerd, daar is een mogelijkheid meer groen aan te brengen.

Reactie

Met de vaststelling door de gemeenteraad van het Planuitwerkingskader op 16 december 2021 (RIS RIS309866) zijn de kaders opgenomen, waaraan het gebouw dient te voldoen. Bepaald is dat de maximale hoogte langs de Schenk 35 meter mag bedragen en de torens een maximale hoogte van 75 meter mogen hebben. Deze afspraken zijn verder uitgewerkt in het ontwerp bestemmingsplan. Het is niet meer mogelijk de afspraken te wijzigen en de door u voorgestelde wijzigingen in de hoogte door te voeren.

Het verlagen van de bouwhoogte is ook niet mogelijk, ook omdat anders het gewenste programma er niet in past.

De uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte moet nog plaatsvinden. Binnen de bestemmingen Verkeer- Verblijfsgebied (de grijze vlakken op de verbeelding) en Gemengd is overigens ook de aanleg van groen mogelijk.

b. Zienswijze

Houd de ecologische verbindingszone duurzaam in stand en versterk die waar mogelijk: schrijf zowel kwalitatief hoogwaardig groen als groene daken die aansluiten op de verbindingszone voor.

De toelichting stemt hoopvol: "De herontwikkeling draagt bij aan vergroening van het gebied. De bebouwing zelf zal voldoen aan de eisen vanuit Natuurinclusief Bouwen en de eis uit de nota Eyeline Skyline Deze eisen zijn opgenomen in de planregels en vormen daarmee een toetsingskader bij de behandeling van de aanvraag bouwvergunning."

In de planregels zijn de eisen opgenomen; "Bij hoogbouw (bebouwing met een grotere hoogte dan 50 meter), komt minimaal 100% van de footprint terug als horizontale buitenruimtes. Van deze horizontale buitenruimtes wordt minimaal 40% ingericht met groen dat een bijdrage levert aan biodiversiteit en beperking van opwarming van de aarde."(art 7.1.j)

Reactie

De huidige inrichting van het plangebied bestaat uit het SoZa-gebouw, de Schenkzone maakt daar geen onderdeel van uit. In dit gebouw was het voormalige ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid gevestigd. Dit gebouw en de onbebouwde gronden in directe omgeving bestaat vooral uit beton, glas, steen en andere verharding. Door het ontbreken van noemenswaardig groen is de huidige algemene ecologische waarde zeer laag. Het gebouw dient thans als massawinterverblijfplaats voor de gewone dwergvleermuis. Deze functie zal in de nieuwbouw ruimschoots worden gecompenseerd.

De ecologische waarde van het plangebied en daarmee ook de omgeving daarvan wordt door de herontwikkeling sterk verbeterd ten opzichte van de huidige situatie door onder andere de toevoeging van groen middels een nieuw pocketpark, een groen openbaar gebied en groene daktuinen.

c. Zienswijze

Er is echter maar een klein stuk 'groen' op de plankaart. Mooi is dat het 'pocketparkje' (2 op de tekening) ligt aan de kant van de ecozone. Maar er is wel veel schaduw daar (zie bijlage 15 Bezonningsonderzoek). Ten zuiden ervan staat een gebouw van 75m. Aan weerszijden van het 'parkje' staan gebouwen van 35m hoog.

Wij bevelen aan het park uit te breiden en te onderzoeken of het beter kan worden geplaatst t.o.v. de schaduw zonder dat problemen met windhinder ontstaan. Dit pleit overigens ook weer voor verlaging van de bouwhoogte aan de kant van de Schenkzone.

Groene daken die op de ecozone aansluiten versterken de SGH. Dit is weer een, belangrijk, argument voor verlaging van de bouwhoogte aan de kant van de Schenkzone tot 14m.

Zie daarover het artikel van de Haagse stadsecologen: De ecologische waarde van groene daken voor de stad "Wanneer we kijken naar actieve kolonisatie blijkt dat de meeste bijen- en wespensoorten groene daken tot 15 meter goed kunnen bereiken. Boven de 25 meter nemen de aantallen sterk af."

Reactie

De ligging van het pocketpark is vastgelegd in het PUK welke is vastgesteld door de gemeenteraad op 16 december 2021. Hetzelfde geldt voor de bouwhoogte. Aanpassingen hieraan zijn niet aan de orde. Zoals aangegeven onder b zal versterking van de ecologische waarde worden gerealiseerd door aanleg van groen in diverse vormen. Tussen de bebouwing in, komen bomen in de volle grond, waardoor grote bomen gerealiseerd kunnen worden. Op de daktuinen wordt rekening gehouden met een extra sterke constructie om voldoende substraat te dragen voor bomen en struiken van aanzienlijk formaat. Daarnaast worden de mogelijkheden voor faunavoorzieningen onderzocht. Dit zal verder worden uitgewerkt in het kader van de bouwplanontwikkeling. Bij de totstandkoming van het Definitieve Ontwerp zal een ecooloog worden betrokken om een optimale plaatsing en uitvoering van de natuurinclusieve maatregelen te waarborgen.

Uit het bezonningsonderzoek blijkt dat er in het voorjaar en in de zomerperiode, tot in het begin van de middag sprake is van schaduwval ter plaatse van het pocketpark en delen van de Schenkzone. Hierbij wordt opgemerkt dat schaduw niet zondermeer als negatief wordt beoordeeld.

Uit het windhinderonderzoek blijkt dat het windklimaat ter plaatse van het pocketpark grotendeels goed is, dat geldt ook voor de Schenkzone, zie afbeelding f3.5 op pagina 14 van het windhinderonderzoek (bijlage 14 bij de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan).

Gelet op de gewenste inrichting van het plangebied/ de plaats van de bebouwing is het niet mogelijk het pocketpark uit te breiden of te verplaatsen. De locatie is ook juist bewust gekozen aan de doorgang en aansluitend op de Schenk. Het verlagen van de bebouwing is eveneens geen optie, zie ook het antwoord onder a.

d. Zienswijze

De geplande daktuinen liggen veel te hoog voor vogels (behalve meeuwen), namelijk 35 meter of hoger. De zwarte roodstaart komt als enige tot max. 20 meter. De bijdrage aan de biodiversiteit van deze daktuinen is dan ook minimaal te achten

Wat betreft de groene binnentuinen, die zijn gepland op 14 meter: er is voor vogels nauwelijks een vindbare doorgang naar de oostelijk gelegen binnentuin (kant van NWO). Ook hier is de waarde voor de biodiversiteit van deze binnentuinen gering. Het gebouw, dat daar gepland is, wordt trouwens helemaal van glas. Voorzieningen dienen te worden opgelegd om te voorkomen dat vogels zich ertegen te pletten vliegen. De westelijk gelegen binnentuin is voor vogels niet te vinden en ook hoog, met 100% schaduw. Er komt dus niet een goede aansluiting op de ecozone, anders dan via de vijver ("groen pocketparkje") op maaiveld en ook deze is nagenoeg helemaal in de schaduw gelegen. Het is dan ook de vraag of die vijver de SGH kan versterken. Het is belangrijk dat de tuinen voldoende substraat krijgen, dat er (kleine) bomen kunnen komen (zie verder hieronder, paragraaf 3 over regels).

Concluderend stellen wij voor dat - voor de biodiversiteit, de kwaliteit van het groen en de aansluiting op de ecozone - de bouwhoogte aan de kant van de Schenkzone wordt verlaagd. Ook stellen we voor het 'pocketparkje' op maaiveld te vergroten en beter te situeren ten aanzien van wind en schaduw"

Reactie

Volgens informatie van de vogelbescherming komen vogels voor op zeer verschillende hoogtes tot wel 150 meter (zie <https://www.vogelbescherming.nl/ontdek-vogels/kennis-over-vogels/vogelweetjes#vraag328>). Met de inrichting van de daktuinen zal vanwege de beoogde en voorgeschreven ecologische betekenis worden ingespeeld op de te verwachten fauna soorten.

Door de realisering van groen (struiken, bomen en op daktuinen) op verschillende hoogtes wordt groen met elkaar verbonden en zo ook (beter) bereikbaar voor insecten en vogels.

Tot slot merken we op dat het puntensysteem Natuurinclusief bouwen op het plan van toepassing is. Bij de totstandkoming van het Definitieve Ontwerp zal een ecooloog worden betrokken om een optimale plaatsing en uitvoering van de natuurinclusieve maatregelen te waarborgen.

e. Zienswijze

Maak scherpere regels voor de kwaliteit van groen en natuur ('groen dat een bijdrage levert aan biodiversiteit en beperking van opwarming van de aarde'), borg groene daken in regels en plankaart. Het is belangrijk groene daken die bijdragen aan de biodiversiteit ook te borgen in de regels. Dat is ook in andere bestemmingsplannen het geval, bijvoorbeeld Madurodam en Steenzicht.

Daartoe vraagt de AVN aan de lijst de 'begrippen' het begrip 'dak tuin' toe te voegen en daarin op te nemen dat er voldoende dik substraat moet zijn en andere maatregelen dat er kleine bomen kunnen

groeien, evenals duurzame beplanting, die bijdragen aan de biodiversiteit en de vermindering van broeikasgassen.

Bij de regels voor 'gemengd' stellen we voor op te nemen dat er ter plaatse van de aanduiding, een daktuin moet komen.

Voor de biodiversiteit is het cruciaal dat de daktuinen niet te hoog zijn (S14m), daartoe moet op de plankkaart de hoogte worden aangepast.

Het is belangrijk het puntensysteem natuur inclusief bouwen niet naar de letter te volgen maar naar de geest, dus maatregelen te nemen die daadwerkelijk de in de regels genoemde doelstelling bewerkstelligen: het bijdragen aan biodiversiteit. Een insectenhotel op een winderige schaduwlocatie levert punten op, maar welk insect daar zal wonen, is onduidelijk.

Reactie

Voor de inrichting van de daktuinen moeten nog keuzes gemaakt worden. Deze worden zoals hiervoor al aangegeven, mede bepaald door de hoogteligging van de daktuinen. Daarbij zal er ook overleg met de ecooloog van de ontwikkelaar zijn (de ecooloog zal toezien op de kwaliteit van groen en natuur binnen de vastgestelde kaders van het ontwerp en de regelgeving zoals natuurinclusief bouwen. Daarbij zal veel aandacht uitgaan naar type beplanting, plantensoorten, inrichting van de daktuinen en het pocketpark, verlichting en de mogelijkheid voor faunavoorzieningen).

Om te borgen dat de daken van een groene inrichting worden voorzien, worden in het bestemmingsplan specifieke bouwregels opgenomen waarin is bepaald dat daken ter plaatse van de bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding – 1' minimaal voorzien dienen te zijn van een daktuin.

Aan de begripsbepalingen wordt artikel 1.24 'daktuin' toegevoegd dat als volgt luidt:

Daktuin:

tuin met beplanting in de vorm van intensieve en robuuste bedekking op een onderliggende substraatlaag en een aangepaste constructie die nodig is voor beplanting en de opslag van regenwater. De inrichting is van zodanige kwaliteit dat ze een bijdrage levert aan de biodiversiteit.

f. Zienswijze

Houd de ecologische verbindingszone duurzaam in stand en versterk die waar mogelijk: sta daar geen sport- en speelvoorzieningen of toename van verharding toe, en let daar ook op de verlichting. In de toelichting wordt voor het oplossen van de toegenomen vraag naar sport- en speelvoorzieningen gewezen naar de "naastgelegen Schenk" (4.4.20.3). Er staat ook: "Bij de (her)inrichting van de openbare ruimte moet rekening worden gehouden met het intensievere gebruik als gevolg van de ontwikkeling in het plangebied." De Schenkzone is een ecologische verbindingszone (onderdeel van het SGH). Die verdient het te worden gekoesterd, voeg daarom geen sport- en speelvoorzieningen of verharding toe. En handhaaf zo nodig de regels

opdat de bezoekers geen hinder veroorzaken aan de natuur of aan elkaar.

Het beste is de behoefte aan sport- en spel mogelijkheden op te lossen binnen de nieuwe bebouwing. Sport- en spelvoorzieningen en met name verharde oppervlaktes, en overigens ook terrassen, tellen volgens de AVN niet mee als oppervlak groen en natuur in de eisen daarvoor (regels art. 7.1.j).

Zie toelichting: "De groenstrook (Schenkzone) ten noordwesten van de onderzoekslocatie kan potentieel fungeren als vliegroute en is in gebruik als foerageergebied. Derhalve wordt geadviseerd om tijdens de werkzaamheden geen extra verlichting te gebruiken of verlichtingsarmaturen te gebruiken die van het groen afschijnen" We adviseren het gebruik van aangepaste verlichting van/uit het gebouw - niet alleen tijdens de bouw- in de regels op te nemen.

Reactie

De Schenkzone maakt geen onderdeel uit van het plangebied. Er zijn in het kader van voorliggende ontwikkeling geen plannen om sport- en speelvoorzieningen of verhardingen toe te voegen aan de Schenkzone.

In het voorzieningenonderzoek CID is een indicatieve ruimtelijke reservering aangegeven bij de Schenk voor een speelvoorziening bij een eventuele toekomstige behoefte. Indien dit aan de orde is, zal hiervoor eerst een inrichtingsplan moeten worden opgesteld, in samenspraak met de omgeving. Zoals in paragraaf 4.4.20.3 staat aangegeven, zal er bij de plannen rekening gehouden moeten worden met de ecologische waardering van de Schenk.

Conclusie

Gelet op het voorgaande adviseert het college de gemeenteraad de zienswijze deels gegrond en deels ongegrond te verklaren.

Aan de regels van het bestemmingsplan is de begripsbepalingen artikel 1.24 Daktuinen toegevoegd. Ook is aan de regels artikel 4.5 lid i en lid j toegevoegd, waarin geregeld is ter plaatse van de bestemmingsvlakken Gemengd ter plaatse van de stedelijke laag een daktuin gerealiseerd moet worden. Op de verbeelding is de specifieke bouwaanduiding daktuin –1 [sba-dt1] en daktuin – 2 [sba-dt2] opgenomen.

6. Ra. 10520649 Stichting SOS Den Haag

De volledige zienswijze is als bijlage opgenomen.

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

a. Zienswijze

Doordat de huidige eigenaar van het gebouw handelt in strijd met het derdenbeding dient de koopovereenkomst te worden ontbonden. Daarmee ontvalt aan het ontwerpbestemmingsplan de basis, die immers niets anders is dan het vertalen van een door derden ontworpen bouwplan waar dit stadsbestuur zich faciliterend opstelt in plaats van dat zij voor haar burgers kaders stelt en aanhoudt.

Reactie

Bij de verkoop van het pand Anna van Hannoverstraat 4 is overeenstemming bereikt tussen het Rijksvastgoed Bedrijf en de gemeente Den Haag over een derdenbeding ten behoeve van de gemeente. Het derdenbeding gaf de gemeente een sturingsmogelijkheid voor het toekomstig gebruik en de herontwikkeling van het pand. Hierbij is melding gemaakt van de toen geldende inzichten zoals verwoord in de Nota van Uitgangspunten Station Laan van NOI (NVU) van mei 2015 (RIS282920). Als gevolg van voortschrijdend inzicht en gewijzigd beleid vormt de NuU niet meer het kader voor de herontwikkeling.

Met het Plan Uitwerkingskader, zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 16 december 2021 (RIS309866), zijn de (gewijzigde) kaders waarbinnen de ontwikkeling van het pand Anna van Hannoverstraat 4 plaats kan vinden bekend gemaakt.

Sloop/ nieuwbouw met een bij het gebied passende ruimtelijke en programmatische invulling is daar een uitdrukkelijk onderdeel van (pagina 7, § 1.4, pagina 10, § 2.2, pagina 30, § 5.4, pagina 31, § 5.5, pagina 54, § 7.7.2 en pagina 64, § 8.4 en § 8.5).

Het voorgaande betekent, dat het PUK het voor het bestemmingsplan geldende uitgangspunt voor het opstellen van het bestemmingsplan is. De zienswijze dat het bestemmingsplan louter een “faciliterende vertaling” van de wensen van een door “derden” ontwikkeld bouwplan is, wordt daarom niet gedeeld.

b. Zienswijze

Voor het behouden en aanpassen van het bestaande voormalige ministeriegebouw is het ontwerp bestemmingsplan veel te ruim van opzet. De 'goede ruimtelijke ordening' is daarmee onbewezen.

Reactie

Zoals onder a. aangegeven, is sloop-nieuwbouw het uitgangspunt waarbinnen de ontwikkeling op de kavel plaats kan vinden. De mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt zijn een uitwerking van het (geamendeerd vastgestelde) planuitwerkingskader.

Er is daarom geen sprake van een ontwerp bestemmingsplan dat veel te ruim van opzet is.

c. Zienswijze

Gebleken is dat de gemeente Den Haag niet in staat en bij machte is om bouwplannen van derden behoorlijk te begeleiden. Dit leidt tot onaanvaardbare overschrijdingen van kosten en termijnen die zowel ontwikkelaars als woningzoekenden schaden en ten koste gaan van de bestedingsruimte van het bestuur. Dit moge o.a. blijken uit

- * het Legoland-project in Scheveningen, waarbij het draagvermogen van de boulevard-vloer niet voldoet aan de eisen die contractueel met de ontwikkelaar zijn overeengekomen,
- * aan een hotel aan de Strandweg in Scheveningen, waar de contractueel overeengekomen parkeergarage ontbreekt,
- * aan project Spui/Schedeldoekshaven waar toren C niet tot stand zal komen en het stadsbalkon voorlopig niet voltooid zal worden binnen de gemaakte afspraken en contracten.
- * aan het project voor een tweetal woontorens op een fietsenstalling op het KJ Plein waar ontwikkelaar en aannemer zich hebben gedistantieerd van de eerder met de gemeente contractueel overeengekomen wijze van bouwen, tijdschema en woningdifferentiatie.

Daarnaast blijkt de gemeente regelmatig geen zekerheid te kunnen bieden dat een voorgenomen en overeengekomen bouwplan daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Gezien de plannen zoals die door dit college worden voorbereid in Zuid West, Binckhorst en elders vragen we ons ook af in hoeverre deze locatie voldoende onderscheidende toevoeging zal zijn aan het mozaïek van de stad, de omliggende buurten en de onderscheiden Schenkstrook. Gezien de stijgende rente, de stijgende bouwkosten en de dalende waarde van bestaande woningen is de kans niet denkbeeldig dat na de sloop van het SoZa-gebouw de initiatiefnemer stopt met de uitvoering van zijn plannen nadat de gemeente aansprakelijk is gesteld voor gederfde inkomsten en gemaakte kosten.

Reactie

De gemeente begeleid en beoordeeld jaarlijks tientallen projecten. De hier aangehaalde projecten zijn slechts enkele voorbeelden daarvan, waarbij sprake is van zeer verschillende omstandigheden. Het gaat te ver om op basis van 4 projecten te stellen dat de gemeente niet in staat en bij machte is om bouwplannen van derden te begeleiden.

Met de vaststelling van het planuitwerkingskader heeft de gemeente de kaders vastgelegd, waarbinnen de ontwikkeling dient plaats te vinden. Deze uitgangspunten zorgen ervoor dat het plan programmatisch past bij de behoefte en een voldoende onderscheidende toevoeging zal zijn aan het mozaïek van de stad.

Er zijn veel factoren die invloed hebben of een bouwplan daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Naast ruimtelijke aspecten, spelen bouwkosten, financiering een belangrijke rol. Ook veranderende regelgeving van andere overheden heeft invloed op de haalbaarheid van een project. Er is geen reden om aan te nemen dat de ontwikkeling van het SoZa-gebouw stop wordt gezet nadat sloop van het huidige pand heeft plaatsgevonden.

In een dergelijk (hypothetisch) geval is het ook helemaal niet vanzelfsprekend dat de gemeente aansprakelijk is voor gederfde inkomsten en gemaakte kosten.

Conclusie

Gelet op het voorgaande adviseert het college de gemeenteraad de zienswijze ongegrond te verklaren.

7. Ra. 10520676 Gemeente Leidschendam Voorburg

De volledige zienswijze is als bijlage opgenomen.

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

a. Integraliteit planontwikkeling

Zienswijze

Het college steunt uw ambities en doelstellingen voor het CID en, ingezoomd op het gebied rondom Laan van Noi, voor de versterking van de ICT-Security Campus op het gebied rondom station Laan van NOI. De transformatie van dit gebied zal een impuls geven aan Den Haag, maar ook aan Leidschendam-Voorburg en de regio. Tegelijkertijd zullen de ruimtelijke ontwikkelingen rondom Laan van NOI ook impact hebben op de omliggende wijken en dus ook op de bewoners van onze gemeente, met name in Voorburg-Noord.

In het gebied rondom station Laan van NOI staat meer te gebeuren dan alleen de herontwikkeling van 'SoZa'. Er is een start gemaakt met de MIRT-verkenning Infrastructuur en Knooppunten Oude Lijn, waar station Laan van NOI onderdeel van uitmaakt, en er wordt gewerkt aan plannen voor het toevoegen van een substantieel programma op de van Alphenstraat (Haagse zijde). Daarnaast wordt gewerkt aan plannen voor de herontwikkeling van het TinQ-tankstation en zal de Verlengde Velostrada in het gebied worden gerealiseerd. Tot slot wordt er gezocht naar een geschikte locatie voor een tramkeervoorziening in het gebied.

Hier zit direct ook onze zorg. De ruimtelijke procedure voor de Anna van Hannoverstraat gaat over één deelproject in het totale 'projectgebied'. Het is zeer wenselijk de herontwikkeling van SoZa en de herinrichting/vergroening van de openbare ruimte rondom het gebouw ook te bezien vanuit een integrale visie op het gebied. Dit hebben wij u ook meegegeven in ons advies en onze zienswijzen op onder meer de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de Anna van Hannoverstraat 4 en het m.e.r. voor het Central Innovation District.

Hoewel er een start gemaakt leek te worden met de ontwikkelvisie voor het gebied rondom station

Laan van NOI - grofweg van de Koningin Wilhelminalaan/Prinses Beatrixlaan tot en met de TinQ-locatie en van de Schenkkade tot en met de groenstrook langs de Van Alphenstraat - staat deze alweer geruime tijd on hold, vanwege capaciteitsproblemen bij de gemeente Den Haag. Ons college maakt dan ook graag van de gelegenheid gebruik om u te verzoeken zich in te spannen dit traject zo spoedig mogelijk opnieuw op te starten. Niet alleen om de plannen voor SoZa en de openbare ruimte vanuit een overkoepelend beeld te bezien, maar ook omdat de MIRT-verkenning voor de Oude Lijn wel doorloopt. De kans bestaat dat binnen deze verkenning keuzes worden gemaakt die (zeer) bepalend zijn voor de toekomstige ontwikkeling van het gebied. Kortom, het is wat ons betreft niet gewenst om nu en in de toekomst individuele ontwikkelingen in het gebied 'los' te toetsen. Wij benadrukken, nogmaals, de noodzaak om ook waakzaam te zijn op een mogelijke cumulatie van (negatieve) effecten in het gebied en de uitstraling ervan op het omliggende gebied. Het is niet ondenkbaar dat de herontwikkeling van SoZa toekomstige ontwikkelingen in het gebied beperkt of (nadelig) beïnvloedt.

Reactie

De Gemeente Den Haag onderschrijft het belang van een integrale visie op het gebied dat onderdeel is van de gebiedsontwikkeling CID. De belangrijkste ambities en uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling CID en de daarin opgenomen deelgebieden zijn verwoord in de Structuurvisie CID (risRIS307135) en bijbehorende plan MER. In de Structuurvisie wordt ingegaan op het deelgebied Den Haag Laan van NOI en ook verwezen naar de eerder opgestelde gebiedsagenda met de opgaven voor het deelgebied. De herontwikkeling van SoZa maakt hier onderdeel van uit. Het Planuitwerkingskader (PUK) ten behoeve van de herontwikkeling van SoZa (ris RIS309866) past binnen het kader van de Structuurvisie CID en ook bij het opstellen van het Bestemmingsplan zijn de kaders van de Structuurvisie leidend. Daarmee is hier geen sprake van een 'losse' ontwikkeling. Wij onderschrijven dat voor de samenhang met de omgeving en toekomstige ontwikkelingen in het gebied een integrale visie op de omgeving van project en het gebied meerwaarde heeft. Het opstellen van de ontwikkelvisie NOI heeft vertraging opgelopen vanwege personele wisselingen en capaciteitsgebrek. Zodra het weer mogelijk is, zal het traject voor de ontwikkelvisie worden vervolgd, aangezien deze opgenomen is het Programmaplan CID.

b. Mobiliteitsstrategie en parkeren

Zienswijze

De plannen voor de Anna van Hannoverstraat omvatten ca. 120.000 m² aan programma, waaronder 1.000 a 1.200 woningen. In de toekomst worden daar mogelijk nog tienduizenden vierkante meters aan programma in het gebied rondom station Laan van NOI aan toegevoegd. Voor onze gemeente geldt dat de bereikbaarheid van de gemeente en de parkeermogelijkheden in met name de wijken Voorburg-Noord en Bovenveen onder druk kunnen komen te staan. Dit vraagt wat het college betreft om een overkoepelende mobiliteitsstrategie voor het gebied. Hierin zouden het faciliteren van de voetganger en de fietser, het stimuleren van deelmobiliteit en een visie op het gebruik van de auto in het gebied rondom het station een plek moeten krijgen.

Reactie

In Den Haag wordt ingezet op het beïnvloeden van de modal split, met als doel het behalen van een modal shift, dit betekent: het vergroten van het aandeel voetgangers, fietsers en OV-gebruikers ten opzichte van het aandeel gemotoriseerd verkeer. Dit is in Den Haag vastgelegd in de Strategie Mobiliteitstransitie 2022-2040 (RIS310664). En houdt onder meer in dat er bij de inrichting van de openbare ruimte en gebouwen wordt uitgaan van het STOMP-principe: Stappen-Trappen-Ov-MaaS-Privéauto. In de eerste plaats wordt er voor de

voetganger en fietser gekozen, gevolgd door het OV, deelmobiliteit en privéauto. Zo vormt de mens het startpunt. Lopen is de basis, voor wat langere afstanden bieden fiets, OV en auto de uitkomst. MaaS kan dit nog makkelijker maken. MaaS staat voor Mobility as a Service, Hiermee bedoelen we mobiliteit als dienstverlening in de brede zin. Een goed voorbeeld is deelmobiliteit. Bij deelmobiliteit maken meerdere mensen gebruik van dezelfde vervoermiddelen. Dit kan zowel een auto, (bak)fiets als scooter zijn. De privéauto geldt als sluitstuk, deze neemt namelijk de meeste ruimte in beslag. Het parkeerbeleid zoals vastgelegd in "Parkeerstrategie 2021-2030" (RIS308711) ondersteunt deze modal shift richting langzaam verkeer. De visie in de nota is er op gericht van Den Haag een duurzaam bereikbare en een leefbare stad te maken door ervoor te zorgen dat reizigers een bewuste keuze kunnen maken voor de vervoerwijze en de route die het beste bij hen past. De parkeernormen zoals vastgelegd in de parkeernormennota CID en Binckhorst (ris306160) geven verder invulling aan de mobiliteitstransitie, door het toepassen van normen die gebaseerd zijn op het autobezit bij reeds gerealiseerde woningen. Door dit beleid, voorziet het mobiliteitsaanbod in de vervoersvraag van de bewoners binnen en buiten het project, zodat geen overlast wordt veroorzaakt in Den Haag of Leidschendam-Voorburg. Daarnaast wordt in de wijken direct rond het plangebied in zowel Den Haag als Leidschendam-Voorburg een vorm van gereguleerd parkeren toegepast zodat er geen parkeeroverlast in de aangrenzende wijken is te verwachten.

c. Voorzieningen

Zienswijze

In het verlengde van de aandacht die wij vragen voor de integraliteit van de planvorming en de waakzaamheid voor de cumulatie van (nadelige effecten van) bouwplannen, hecht ons college eraan ook aandacht te vragen voor het in kaart brengen en monitoren van de druk op de bestaande voorzieningen in het gebied. Ook aan de Voorburgse zijde. Het gaat dan bijvoorbeeld om de druk op basisscholen, zorgfuncties en sociaal maatschappelijke voorzieningen.

Reactie

Om de voortgang van de Anna van Hannoverstraat en andere planvoornemens in het CID te monitoren, en de uitgangspunten en aannames die bij de uitgevoerde onderzoeken zijn toegepast, door de jaren heen te evalueren, wordt een uitgebreide monitoring opgezet. Doel hiervan is om, naast het controleren van de aannames en de analyses, ook zo nodig aanvullende maatregelen te kunnen nemen, of zo nodig aanpassingen van planvoornemens of fasering daarvan te kunnen besluiten. De monitoring wordt vergelijkbaar qua opzet met de werkwijze van de monitoring van het MER van de Rotterdamse Baan, waar in afgelopen jaren veel ervaring mee opgedaan is. De systematiek en invulling van de onderzoeksopgave van het MER is daarmee bepalend voor de opzet en inhoud van de monitoring. Op die wijze kan systematisch en consequent gemeten, getoetst en beoordeeld worden. De basis wordt gelegd door zorgvuldig bij te houden welk programma (wonen en andere functies) is toegevoegd en/of is verdwenen. Op basis hiervan kunnen bijvoorbeeld verkeersmodellen worden geactualiseerd en kunnen uitkomsten hiervan vergeleken worden met prognoses, aannames en tellingen. Daarmee kunnen ook de daaruit voortvloeiende (grijze) milieueffecten gemonitord worden. Ook andere effecten als druk op voorzieningen en beschikbaarheid van groen kunnen op deze wijze periodiek worden beoordeeld. Hiervoor worden jaarrapportages CID opgesteld en om de 4 jaar een programmaplan CID. Ook deze monitoring draagt bij aan het niet overvragen van de omgeving door de bouwplannen in het CID.

Voor het in kaart brengen en monitoren van de druk op bestaande voorzieningen monitort de gemeente Den Haag met een 2-jaarlijks update van Integrale Huisvestingsplannen voor Zorg&

Welzijn, Sport, Cultuur & bibliotheken en onderwijs de situatie ten aanzien van de voorzieningen. Jaarlijks worden de leerlingprognoses geactualiseerd.

Om inzichtelijk te krijgen of er in voldoende voorzieningen wordt voorzien is er een voorzieningenonderzoek CID (RIS316628) gedaan.

Met het voorzieningenonderzoek wordt inzicht gegeven in de additionele behoefte (in vierkante meters) aan maatschappelijke en commerciële voorzieningen in het CID. De basis voor het bepalen van de additionele behoefte aan maatschappelijke voorzieningen zijn de Haagse Referentienorm Maatschappelijke Voorzieningen 2021. Voor het bepalen van de additionele behoefte aan commerciële voorzieningen zijn dichthedenanalyses gebruikt.

Het onderzoek wordt elk jaar herijkt op basis van de verdere uitwerking van het CID.

In paragraaf 4.4.20 van het bestemmingsplan is onderbouwd op welke manier invulling is gegeven aan de nota Haagse referentienormen maatschappelijke voorzieningen (RIS307513). In de nota zijn richtinggevend oppervlaktes voor diverse voorzieningen uitgangspunt bij de start van een dergelijk grootschalig project. Hierbij gaat het om primair en voorgezet onderwijs, sport, zorg en welzijn, kunst en cultuur, maar ook voldoende speelveldjes, en gebruiksgroen in de openbare ruimte om te sporten. De referentienormen zijn niet bedoeld als bindende norm. Wel zijn ze bedoeld om bij gebiedsontwikkelingen aan de voorkant globaal onderbouwde ruimte- en investeringsclaims te kunnen doen (RIS307513, p. 5). Toepassing van de normen op individuele bouwprojecten heeft zijn beperkingen, omdat veel voorzieningen op een hoger schaalniveau (buurt, wijk of stadsdeel) worden georganiseerd. Inzet is om voldoende aanbod op het juiste schaalniveau te realiseren, gekoppeld aan de grote gebiedsontwikkelingen. Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om voldoende voorzieningen te realiseren.

Hierbij wordt opgemerkt dat volgens vaste rechtspraak van de Afdeling bestuursrecht van de Raad van State (zie bijvoorbeeld de uitspraak van 21 oktober 2015, ECLI:NL:RVS:2015:3213 en 15 januari 2014, ECLI:NL:RVS:2014:164)) voor de beoordeling of gevreesd moet worden voor een (duurzame) ontwrichting van het voorzieningenniveau doorslaggevend is of inwoners van een bepaald gebied niet langer op een aanvaardbare afstand van hun woning kunnen voorzien in hun eerste levensbehoefte. Alleen een mogelijke ontwrichting ten aanzien van eerste levensbehoeften wordt ruimtelijk relevant geacht. Een aantasting van het voorzieningenniveau van andere behoeften is op zichzelf geen reden om planologische medewerking aan een besluit te weigeren.

d. Communicatie en participatie

Zienswijze

De gemeente Den Haag heeft bewoners van Voorburg(-Noord) geïnformeerd over de voortgang van de plannen met betrekking tot de Anna van Hannoverstraat 4. Ook maakte een aantal bewoners van Voorburg onderdeel uit van de Klankbordgroep die door ontwikkelaar VORM is samengesteld. Communicatie en participatie blijft echter een belangrijk aandachtspunt voor het vervolg van het proces, met name als we kijken naar het grotere geheel; de planontwikkeling voor het grotere gebied.

Reactie

Wij onderschrijven net als u het belang van goede communicatie- en participatie bij de verdere planontwikkelingen in het gebied. Hiervoor hebben wij een Communicatie- en Participatieplan CID vastgesteld. Daarbij zullen wij, net als tot nu toe is gedaan, de bewoners van Voorburg (-Noord) betrekken en informeren.

e. Samenwerking

Zienswijze

De gemeente Leidschendam-Voorburg werkt op dit moment constructief samen met de gemeente Den Haag aan de verschillende plannen rondom station Laan van NOI en de versterking van het knooppunt zelf. We vertrouwen erop dat het proces van de ontwikkelvisie spoedig hervat zal worden en blijven graag de afstemming opzoeken over thema's als het voorzieningenniveau, mobiliteit, vergroening, participatie en klimaatadaptatie. We wensen u veel succes met het vervolg van de herontwikkeling van de Anna van Hannoverstraat 4 en vertrouwen op een vruchtbare samenwerking.

Reactie

Dank voor het vertrouwen in de samenwerking, wij kijken uit naar de verdere samenwerking die komende periode nog intensiever zal worden in het gestarte MIRT traject. Zodra het proces voor de Ontwikkelvisie opgestart wordt zal er uiteraard contact gezocht worden en dit aangekondigd worden via de regulier overleggen. Wij vertrouwen eveneens op een vruchtbare samenwerking.

Conclusie

Gelet op het voorgaande adviseert het college de gemeenteraad de zienswijze ongegrond te verklaren.

8. Ra. 10522427 Stichting Wijkberaad Bezuidenhout

De volledige zienswijze is als bijlage opgenomen.

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

a. Zienswijze

Reactie concept bestemmingsplan

Op 24 juli 2022 heeft het Wijkberaad aan de Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Afdeling Juridische Planvorming en Omgevingsrecht een reactie gestuurd op het concept bestemmingsplan Anna van Hannoverstraat 4 (2022-06-13). In de Toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan (RIS31468_Bijlage_1_deel_1_Toelichting) wordt gesteld dat gestelde vragen, gedane suggesties en gegeven adviezen beantwoord worden. Echter wij constateren dat daar weinig concreets ter verbetering van het Bestemmingsplan is overgenomen en dat sommige vragen onbeantwoord blijven, dan wel verkeerd geïnterpreteerd of onvolledig beantwoord zijn. Van het aanbod tot nadere uitleg en overleg is geen gebruik gemaakt door de gemeente.

Het Wijkberaad verzoekt u dan ook de eerdere reactie (bijlage 2) als hier herhaald en ingelast te beschouwen.

Bijlage 2

A. Invoeren toetsingskader, aansluitend gebied

Voor alle Haagse bestemmingsplannen is een toetsingskader zeer gewenst, een "Terms of Reference" zoals dit zo mooi heet. Idealiter staat daar dan de LER tussen op wijkniveau en dus niet op kavelniveau. De LER op wijkniveau vindt u op www.bezuidenhout.nl. Het toetsingskader geeft bij bouw aanvragen direct overzicht van de impact van bouwplannen binnen het vigerende

bestemmingsplan op de omgeving inclusief bestemmingen. Dergelijk overzicht en inzicht is nu niet of nauwelijks voorhanden. Er kan eigenlijk nauwelijks gesproken worden van een kwalitatieve beschrijving.

Het wijkberaad vraagt aandacht voor de inrichting van de openbare ruimte zowel in de tijdelijke als in de definitieve situatie. En is bezorgd over de aansluiting van het gebouw op de openbare ruimte.

- Enerzijds juist omdat niet duidelijk is wat aan de andere zijde van de kavelgrens of eigendomsgrens (Gemeente Den Haag, ProRail, kavel) in de toekomst gebeuren zal. Er is gezegd dat de rooilijnen van het huidige SoZa-gebouw aangehouden zouden worden, maar dit lijkt niet te kloppen, de bestemmingsgrens en daarmee volgens de tekening ook rooilijn lijkt midden over de trottoirs (aan spoorzijde) te gaan. Dit zou de genoemde toegestane overkraging kunnen betreffen. Wij vragen ons af of dit een correcte en terechte interpretatie van 'rooilijn aanhouden' is.
- Anderzijds hebben wij sterke twijfels over de haalbaarheid van de diverse uitgangspunten. Gaat de nieuwe inrichting functioneren als gewenst? Hoewel rapporten in theorie aantonen dat aan de normgrenzen voldaan wordt en dus bij de vergunning verstrekking geen obstakel zullen vormen, vragen wij ons wel af wat te doen wanneer het in de praktijk toch niet zo mooi blijkt uit te pakken als belooft. Het gebouw staat er dan immers al en er is geen weg terug. Wil er straks wel een boom groeien? En wil men wel op een terras zitten waar men wegwaait?

Ons advies is dan ook om, hoewel misschien niet gebruikelijk, ook kwalitatieve eisen te stellen in het bestemmingsplan. Overweeg het plangebied uit te breiden teneinde de gewenste noodzakelijke aansluiting om het omringende gebied te kunnen garanderen.

Reactie

De gemeenteraad heeft op 16 december 2021 het Plan uitwerkingskader (PUK) Anna van Hannoverstraat 4 vastgesteld. Dit PUK vormt het gemeentelijke kader waarbinnen het bestemmingsplan opgesteld dient te worden. Daarnaast gelden er regels van andere overheden (Hoogheemraadschap Delfland, provincie Zuid-Holland en het Rijk) waaraan voldaan moet worden. Dit tezamen is het toetsingskader voor het opstellen van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan vormt samen met het bouwbesluit, de bouwverordening en de welstandsnota het wettelijke toetsingskader voor het toekomstige bouwplan.

Een Leefbaarheids effect rapportage (LER) is naar aard een participatietool en draagt bij aan de invulling van de participatie-ambities die de gemeente nastreeft: het actief communiceren met omwonenden en andere belanghebbenden. Een LER is een communicatiemiddel en niet zozeer een toetsingskader.

Bij het opstellen van het bestemmingsplan moet aangetoond worden dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Bij het bepalen van of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening wordt er als het ware een kwalitatieve afweging gemaakt. De aspecten die hierbij van belang zijn, zijn opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan.

Een bestemmingsplan schrijft niet voor hoe de inrichting van de openbare ruimte vormgegeven moet worden of hoe de aansluiting van een gebouw op de openbare ruimte plaatsvindt. De uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte vindt plaats via een afzonderlijk traject. In het Openbare Ruimte Plan voor deze ontwikkeling wordt aandacht besteed aan de aansluiting van het gebouw met de openbare ruimte en het functioneren van (de inrichting van) de openbare ruimte. Het uitgangspunt is dat de input van belanghebbenden en stakeholders bij de inrichting betrokken wordt.

B. Max is max

In het plan is de hoogte gemaximaliseerd: 75 meter. Is het aantal m2 BVO gemaximaliseerd: 120.000m2. Is het aantal woningen gemaximaliseerd: 1200 eenheden. Echter, in de Regels wordt ruimte gelaten voor 'het bevoegd gezag' om hiervan af te wijken (naar boven). De standaard afwijkgingsgrens is doorgaans 10%.

Wij adviseren om de genoemde maxima te garanderen in het bestemmingsplan en de afwijkingsregel expliciet uit te sluiten voor dit bestemmingsplan. Max is max, daar moeten we op kunnen vertrouwen.

Reactie

Zoals gebruikelijk in bestemmingsplannen zijn ook in het voorliggende bestemmingsplan regels opgenomen die enige flexibiliteit bieden bij concrete bouwplanuitwerking, zie hiervoor de algemene bouwregels (artikel 7) en de algemene afwijkingsregels (artikel 10).

In de regels van het concept ontwerp bestemmingsplan werd ruimte gelaten voor het 'bevoegd gezag' om af te wijken van de in het plan opgenomen aantal woningen. De vrijstelling voor een hoger aantal woningen is niet meer opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Er is aangesloten op de uitgangspunten uit het planuitwerkingskader. Het bestemmingsplan maakt maximaal 1.200 woningen mogelijk. Er is zijn geen mogelijkheden in het plan opgenomen om dit aantal te kunnen vergroten.

C. Herdefinieer de toegestane functies voor de 'Plint' op maaiveldniveau.

In de begrippenlijst van de Regels staat de volgende definitie van 'plint':

"het onderste gedeelte van een gebouw dat gezien vanaf maaiveldniveau, als bepalend kan worden aangemerkt voor de beleving in stedenbouwkundige, architectonische en functionele zin."

De plint betreft dus niet enkel de begane grond maar kan meerdere bouwlagen betreffen. Maak in het plan duidelijk hoeveel bouwlagen hier wordt bedoeld.

Er is in de project- en bouwplannen, bij bewonersparticipatieavonden gesproken over de 'levendigheid en openheid van de plint', dit komt ook terug in de Toelichting. We zien dit echter niet terug in het bestemmingsplan (zowel in de Regels als in de Verbeelding). De ambities uit de Toelichting worden op geen enkele manier waargemaakt of juridisch vertaald. Zie artikel 4.4 Specifieke gebruiksregels van de Gemengde Bestemming. Zo wordt het aantal vierkante meters Horeca en detailhandel gebonden aan een maximumaantal, terwijl voor een open en levendige plint ook een minimumaantal m2's vereist is, voor dergelijke functies.

Aangenomen motie 5 van de Gemeenteraad (Toelichting Art.4.4.4 PUK) betreft de 'Plintenstrategie', de uitwerking hiervan vinden we niet terug in dit plan.

Ook missen we de functiemenging en het minimumvereiste voor een gedegen en kwalitatieve 'plint'. Zoals het conceptplan nu voorschrijft is het mogelijk dat de gemengde functies op de begane grond zouden bestaan uit functies die helemaal niet als 'levendig' of 'open' ervaren zullen worden wanneer eenmaal gerealiseerd. Kantoren die 's avonds de lamellen dicht doen, vuilcontaineropslag, toegangspoorten/afleveringspunten winkels, dichtgeplakte winkelruiten behoren allemaal tot de opties. Dit is niet het toekomstbeeld wat iedereen voor ogen heeft bij een 'levendige en open plint'.

Ons advies is, zet in op een open en toegankelijke plint op de eerste bouwlaag (begane grond/ maaiveld) en sluit functies die het open/ toegankelijk karakter op dat niveau negatief beïnvloeden uit.

De plint op maaiveldniveau moet levendig zijn en in verbinding met de openbare ruimte. Ofwel maak onderscheid tussen enerzijds de 'plint – maaiveld': waar de aansluiting met de openbare ruimte gemaakt kan, maar tegelijkertijd ook gegarandeerd worden en anderzijds 'plint – niet zijnde maaiveld' waar de iets ruimere voorgestelde functiemenging zoals nu omschreven bij 'plint' mag plaatsvinden.

Concreet houdt dit bijvoorbeeld in:

- Geef in het bestemmingsplan aan op welke manier de open en toegankelijk karakter van de plint juridisch gegarandeerd moet/kan worden.
- Definieer hoeveel procent (30%?) van de plint op maaiveldniveau publiek toegankelijk moet zijn.
- Definieer welke functies op maaiveldniveau uitgesloten zijn. Immers kantoren in de plint zijn in de avonduren gesloten, en verre van levendig.
- Een levendige plint kan niet zonder een levendige openbare ruimte. Dit vergt ook uitnodigend inrichten van de openbare ruimte. Reserveer ruimte voor terras. Die is er nu aan de spoorzijde van het plot niet.

Reactie

Conform de Plintenstrategie (vastgesteld 23 augustus 2022) is er voor dit bestemmingsplan een plintenvisie opgesteld (bijlage 1 van de toelichting). Op basis van een plintenstudie van Rebel naar dit gebied zijn de primaire looproutes bepaald, waar reuring aanwezig is en meer publiektrekkende functies nodig zijn. Daarnaast zijn er in het binnengebied meer plekken voor rust en groen. Deze looproutes zijn vastgelegd in bijlage 6 van de regels. Volgens de nota Eyeline Skyline heeft een plint een minimale bouwhoogte van 4,5 meter. De nota bepaalt niet dat een plint uit enkel de begane grondlaag moet bestaan. Ook het PUK schrijft dit niet voor. Voor wat betreft de ambities voor het plan, sluiten we in het bestemmingsplan aan op het PUK, waar er geen minimum aantal m2's horeca is opgenomen.

In hoofdstuk 6 van het PUK en de Plintenvisie is bepaald dat levendige en transparante plinten langs de belangrijkste looproutes bijdragen aan sociale veiligheid en ontmoeting. Hier ligt de nadruk op programma met een publiek karakter (voorzieningen/ dienstverlening, horeca, commercieel en entrees naar kantoren, woningen en mogelijk hotel). Langs de belangrijkste looproutes bevinden zich geen woningen op maaiveld (met uitzondering van centrale entrees naar bovengelegen woningen). Op de hoeken mogen ook geen entrees van bovengelegen woningen gesitueerd worden.

De regels uit het bestemmingsplan, maken de gewenste functiemenging mogelijk. Regels die langs de belangrijkste routes woningen op maaiveld uitsluiten en op de hoeken entrees van woningen ontsluiten ontbreken in het concept ontwerp bestemmingsplan. We hebben de regels op deze punten aangepast, zie hiervoor artikel 4.4 lid v en lid w.

Het beeldkwaliteitsdocument (en daarmee ook Welstand) zal ook als instrument worden ingezet om te sturen, zoals op materiaalgebruik en details, de samenhang tussen de bebouwing en het omliggende openbaar gebied. Op deze wijze wordt ook een bijdrage geleverd aan het bereiken van de beoogde levendigheid en verbindingen met de openbare ruimte. Om het gebouw en de bewoners te bedienen, zal een aantal strekkende meters plint aangrenzend aan de openbare ruimte beschikbaar moeten zijn voor logistiek (waaronder afval) technische ruimtes en entrees.

D. Waterbergend vermogen binnen het plangebied oplossen vastleggen

In de huidige situatie is sprake van een vijver. Het waterbergend vermogen moet bij de geplande demping elders (op redelijke afstand binnen het peilgebied) worden gecompenseerd (Toelichting Art. 5.11.2). Anders moet het alsnog binnen het plangebied worden teruggebracht. In de toelichting staat dat het de regels is dat het waterbergingsniveau behouden blijft. Het is ons niet duidelijk waar de waterberging opgelost wordt. Het ontwerp voor zover wij dat kennen lijkt hierin wel te voorzien, maar het wordt niet vastgelegd in een garantie in het concept bestemmingsplan.

Ons advies is om in het bestemmingsplan op te nemen dat het waterbergend vermogen binnen het plangebied opgelost moet worden wanneer er in de bouwplannen sprake is van demping van (een deel van) de thans aanwezige vijver.

Reactie

In overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland wordt bekeken op welke wijze invulling gegeven dient te worden aan de wateropgave. Het is goed mogelijk dat een deel van de benodigde waterberging buiten het plangebied wordt opgelost.

In de regels is dan ook bepaald dat binnen 12 maanden na oplevering van het bouwplan een waterberging met een capaciteit van 800 m³ beschikbaar moet zijn. Met een dergelijke bepaling moet worden voorzien in de benodigde waterbergingscapaciteit, maar geldt niet de noodzaak de waterberging in het plangebied op te lossen. Zie ook de beantwoording van de zienswijze van het Hoogheemraadschap Delfland.

E. Windhindereisen openbare ruimte opnemen, desnoods door aanpassingen van het gebouwoontwerp

Het naastgelegen station heeft een bereik van 20 duizend bewegingen per dag. Verkeersbewegingen zullen zich concentreren rondom en zelfs gewenst door de plot van het bestemmingsplan, waar ook nog eens een 'levendige plint' gewenst is. Waar windhinder is zal men de locatie vermijden.

De geplande bebouwing levert door windhinder een zeer matig verblijfsklimaat in de openbare ruimte op (ook buiten het plot van dit bestemmingsplan). De bebouwing zorgt voor een nieuwe situatie op straatniveau voor voorbijgangers. Groen en bomen krijgen een belangrijke rol toebedeeld in het tegengaan van de windhinder. Echter een dergelijke maatregel mag niet worden ingezet om te voldoen aan een norm. Overigens mag worden betwijfeld of groen en bomen in dit klimaat tot wasdom komen en die rol kunnen gaan vervullen.

Ons advies is om windhinder mee te nemen in de eisen waaraan een ontwerp van de bebouwing binnen het bestemmingsplan moet voldoen. Ons voorstel is om daarbij te verwijzen naar de NEN8100. Deze norm geeft eisen en bepalingsmethoden voor de toetsing van het lokale windklimaat in de gebouwde omgeving op loop- respectievelijk verblijfsniveau in relatie tot het effect van wind op voetgangers en is bedoeld te worden toegepast bij bouwplannen. In deze norm worden een drietal activiteitenklassen gedefinieerd (NEN 8100: 2006);

- Doorlopen, gericht lopen
bv parkeerterrein, trottoir, doorsteel naar station LaanvNOI
- Slenteren, zitten en staan
bv winkelstraat, onoverdekte winkelstraat, park, gebouwingang
- Langdurig zitten
bv terras, bakje in het park

Wat ons betreft kan het niet zo zijn dat de buitenruimte in de in het bestemmingsplan bedoelde functies in de beoordeling “matig” of “slecht” per activiteitenklasse zouden scoren. Ofwel leg de kwaliteit ‘geen windhinder’ kwalitatief vast in het bestemmingsplan, waardoor ter vermindering van windhinder maatregelen in het gebouwontwerp moeten worden opgenomen teneinde aan de eisen voor de beoordeling “goed” te voldoen. Dit is in lijn met het Haags beleid dat is vastgelegd in de ‘actualisering van de normen ten aanzien van bezonning en windhinder (9 februari 2010). Gebruik van windschermen en luifels of afronding van gebouwhoeken zijn bouwkundige oplossingen die ons inziens door de bouwende partij moeten worden voorzien om tot een openbare ruimte te komen die voldoet aan de in het bestemmingsplan gestelde eisen. Het beoogde gebruik moet worden geborgd bij de bouw en niet afhankelijk zijn van de (ver)huurder (want niet te handhaven). Kortom, de technische oplossingen moeten in het gebouwontwerp voorzien zijn.

Concreet komt dit wat ons betreft neer op de volgende kwaliteitsklasse-eisen:

- Doorlopen, gericht lopen kwaliteitsklasse C
- Slenteren, zitten en staan kwaliteitsklasse B
- Langdurig zitten kwaliteitsklasse A

Ons advies is om in het bestemmingsplan vast te leggen welke delen/ functies in welke activiteitenklasse vallen en derhalve aan welke kwaliteitseis (zie bovenstaande) ze moeten voldoen, en ook om de verantwoordelijkheid hiervoor bij de ontwikkelaar neer te leggen.

Reactie

Alle bouw hoger dan 50 meter moet voldoen aan de Haagse windhinder- en bezonningsnorm RIS170519. In deze norm die gebaseerd is op de NEN8100, zijn voor verschillende activiteiten in de openbare ruimte de maximaal toelaatbare overschrijdingskansen vastgelegd. Aan deze norm moet ook dit project voldoen.

Als uitgangspunt in de norm en het NEN8100 wordt een drempelsnelheid van 5m/s aangehouden. De kwalificering van het windklimaat is gebaseerd op de procenten kans dat deze drempelsnelheid op een locatie wordt overschreden voor de activiteiten ‘doorlopen’, ‘slenteren’ en langdurig zitten’. Windgevaar wordt nooit toegestaan.

De hoogst toelaatbare kans op overschrijding van de drempelwaarde bij doorlopen is, in de NENnorm en de Haagse norm: 10-20%, bij slenteren 5-10% en bij stilzitten 2,5-5% van de tijd. Deze beoordeling wordt in de normen ‘matig’ genoemd.

Deze overschrijdingskansen worden berekend op een situatie zonder bestaande of nieuwe bomen. Bomen hebben immers niet in alle jaargetijden dezelfde bladdichtheid, worden de groeiomstandigheden en het tot volle wasdom komen van bomen ook beïnvloedt door de mogelijke windhinder, en maakt het op lange termijn voldoen aan de eisen, te afhankelijk van beheer, onderhoud en vervanging. Om deze reden worden ook bomen, groen en elementen in de openbare ruimte niet als oplossing voor windhinder geaccepteerd. De problematiek moet in principe dus op eigen terrein of middel de situering of plastic van de bouwmassa worden opgelost.

In het windhinderonderzoek (OD 16109-6-RA), Bijlage 14 bij de toelichting, zijn verschillende varianten onderzocht. Zo is ter afweging de geplande situatie zonder geplande begroeiing en omgevingsbebouwing onderzocht. Ter afweging is ook de geplande situatie zonder geplande

begroeiing, met omgevingsbebouwing en de geplande situatie met geplande begroeiing en omgevingsbebouwing.

In de situatie zonder geplande begroeiing en omgevingsbebouwing) is er in het plangebied overwegend sprake van een goed tot matig windklimaat voor 'doorlopen'. Tussen de nieuwbouwblokken is sprake van een matig windklimaat voor 'doorlopen'. Door entrees in dit gebied wat terug te leggen in de gevels voldoet het windklimaat bij dergelijke entrees ook aan de Haagse norm. Het windklimaat kan effectief verder verbeterd worden door het plaatsen van windremmende elementen.

Aan de zuidwestzijde van het gebied is een matig windklimaat voor doorlopen. Aan deze zijde vinden geen entrees en publieke functies plaats en voldoet de classificering voor doorlopen.

Als ondergrens wordt minimaal een 'matig' windklimaat nagestreefd (zie ook RIS170509). Daar wordt op de onderzochte plaatsen, voor de activiteit doorlopen, aan voldaan. Wanneer de geplande omgevingsbebouwing en geplande begroeiing worden toegepast dan wordt voor de activiteit slenteren, met uitzondering van de Laan van NOI, de hoek Anna van Hannoverstraat – Laan van NOI en een spot in de tussenstraat tussen de nieuwe gebouwen ten minste in een matig windklimaat voorzien.

De activiteit 'langdurig zitten' (terrassen) is niet onderzocht in het windhinderonderzoek, waardoor terrassen niet meer bij recht in het bestemmingsplan worden toegestaan, maar alleen nog maar middels een binnenplanse afwijking (zie hiervoor artikel 5.3 en artikel 6.4 van de regels). Aan het verlenen van medewerking is de voorwaarde verbonden dat aangetoond moet worden dat er ter plaatse van het beoogde terras ten minste sprake is van een matig windklimaat voor de activiteit 'langdurig zitten', zoals gekwalificeerd in de NEN 8100.

F. Groen: kwalitatief en substantieel

Afgezien van de snipper 'groen' tussen hoogbouw en het benzinestation, bestaat het groen in het plangebied uit een rechthoek van ca. 33 bij 27 meter in de noordhoek van een kavel met hoogbouwkolossen. Wind en onvoldoende of geen direct zonlicht beïnvloeden de groeimogelijkheden op een negatieve manier. Het lijkt uiterst onwaarschijnlijk dat hier op enig moment sprake kan zijn van een groengebied moet een gunstig verblijfsklimaat.

In het bezonningsonderzoek wordt de Haagse bezonningsnorm gehanteerd. Deze heeft alleen betrekking op de bezonning van woningen. Groen van voldoende kwaliteit heeft ook behoefte aan zonlicht, advies om de Haagse normen uit te breiden met normen hiervoor.

De inrichting van het groen zou in co-productie met toekomstige gebruikers worden bepaald (aangenomen motie 1 van de Gemeenteraad). Wij vragen ons af of dat is gebeurd en op welke wijze hier vorm aan is gegeven? Tevens wordt in het PUK de eis gesteld dat het areaal groen in de openbare ruimte moet worden uitgebreid.

Het huidige areaal is 2314 m². In het conceptplan komen wij niet verder dan ca. 1050 m². Graag worden wij van ons ongelijk overtuigd, in het andere geval lezen we graag hoe alsnog voldoende groen wordt gecreëerd.

Advies: Formuleer naast kwantitatief ook de kwalitatieve eisen voor de inpassing van groen. Het doel van een kwalitatief ontwerp en bestemmingsplan kan niet zijn dat bewoners en wijk uiteindelijk opgescheept worden met een verpieterd stukje mos of 'schaamgroen'. Zie ook opmerking over groen bij het advies over windhinder en de aansprakelijkheid van de ontwikkelaar/ eigenaar van te bouwen objecten.

Reactie

In het voorliggende bestemmingsplan is ervoor gekozen om gebieden die specifiek als groene ruimte worden ingericht specifiek als Groen te bestemmen. Binnen de bestemmingen Gemengd en Verkeer - Verblijfsgebied zal ook groen gerealiseerd worden en is groen of groenvoorzieningen toegelaten. Het gaat daarbij om openbaar groen op maaiveld en groen op daken van gebouwen.

Het is niet gebruikelijk om kwalitatieve eisen ten aanzien van de groeninfilling in een bestemmingsplan op te nemen. Daarom is daar in dit bestemmingsplan ook niet voor gekozen. Voor de volledigheid wijzen wij nog op het te doorlopen VO/DO traject, waarin de mogelijkheid geboden zal worden op de inrichtingsplannen te reageren.

Of er sprake zal zijn van een groengebied met een gunstig verblijfsklimaat hangt af van verschillende factoren. Bezinning kan daar een van zijn, maar dat hoeft niet. Te veel bezinning kan ook als onprettig worden ervaren. Wij zien geen reden om de bezonningsnormen uit te breiden met een norm voor bezinning van groen.

G. Parkeren: risico's korte termijn visie

Parkeren in Be Zuidenhout is nu al een probleem, dit plan zorgt op meerdere manieren voor negatieve effecten, dus voor een nog groter probleem.

- In voorliggend conceptplan wordt qua parkeernormen voor motorvoertuigen verwezen naar de "Nota parkeernormen CID en Binckhorst 2020".

In de betreffende nota staat het volgende:

Ontwikkelaars die parkeren op eigen terrein oplossen kunnen tot maximaal 50% van de parkeerbehoefte met deelauto's oplossen. Eén deelauto inclusief parkeerplaats komt in plaats van vier reguliere parkeerplaatsen. De deelauto's dienen minimaal 5 jaar beschikbaar te zijn voor bewoners van de ontwikkeling. De ontwikkelaar of de eigenaar maakt afspraken over de overdracht van de deelauto's met de gebruikers en/of de VVE. Na deze vijf jaar blijven de parkeerplaatsen voor deelauto's behouden voor bewoners.

Ofwel in het plangebied mogen minder parkeerplekken voor auto's voorzien worden voor een periode van 5 jaar als men deelauto's inzet op eigen terrein.

Woningen echter worden doorgaans gebouwd om minimaal 60/70 jaar mee te gaan.

Na de periode van 5 jaar deelmobiliteit aangeboden te hebben, kunnen aanbieders van deelmobiliteit zich terugtrekken of vanuit monopolie positie met onredelijke eisen/vraagprijzen richting de dan gebruikers/Vve komen, waardoor de parkeervoorziening niet langer ingevuld wordt door deelauto's. Er ontstaat dan per direct een situatie, dat er een tekort aan parkeervoorzieningen ontstaat.

Hoe garanderen de Regels in het bestemmingsplan, dat er na 5 jaar voldoende parkeerplekken op de plot zullen zijn? Wie is verantwoordelijk voor het realiseren van de minimale parkeernorm ook na de in de genoemde Nota parkeernormen CID.

Parkeernormen? Immers na verlenging van de bouwvergunning kan na vijf jaar niet alsnog extra parkeergelegenheid gerealiseerd worden. Deze verantwoordelijkheid kan en mag niet neergelegd worden bij de bewoners/ gebruikers.

- Er bestaat een mogelijkheid om volgens eerdergenoemde Nota een afwijking van de parkeereis af te kopen. "Minder parkeerplaatsen huren of (laten) realiseren dan op basis van

de hierboven voorgestelde parkeernormen en toepassingsregels is berekend, mag ook. Zowel voor het CID als voor de Binkhorst geldt dit tot de helft van de berekende parkeerbehoefte. In dat geval wordt, indien aan de voorwaarden en regels wordt voldaan, een storting in de Voorziening Parkeren en Mobiliteitsmaatregelen per niet aan te leggen parkeerplaats geëist. De gemeente is vervolgens verantwoordelijk voor het investeren van het gestorte geld in mobiliteitsmaatregelen en centrale parkeervoorzieningen voor de toekomstige bewoners van de woningen en gebruikers van de kantoren, bedrijven en voorzieningen. Deze investeringen moeten ten goede komen aan de mobiliteitstransitie in het gebied waar de parkeereis (gedeeltelijk) is afgekocht.”

In de omschrijving wordt ‘gebied’ niet gedefinieerd.

Advies 1. Formuleer eisen voor de inpassing en oplossing van het parkeren van motorvoertuigen over de gehele levenscyclus van de bebouwing in het plangebied en beperkt deze niet enkel tot de eerste 5 jaren na vergunning verstrekking/ realisatie.

Advies 2. Sta samenloop toe van deelauto's en afkoopregeling van parkeerplaatsen tot maximaal 50% van de initieel berekende/ toepasselijke parkeernorm.

Verondersteld wordt dat mensen die in de nabijheid van een station wonen/ werken geen eigen auto hebben. De praktijk leert dat bewoners in omliggende straten niet beduidend minder eigen motorvoertuigen in bezit hebben. Toestaan van afkoop binnen het bestemmingsgebied ligt dan ook niet voor de hand.

Reactie

Het parkeerbeleid staat toe dat er gebruik wordt gemaakt van deelauto's. Bij de uitwerking van het bouwplan, in het kader van de omgevingsvergunning zal er getoetst worden of aan het parkeerbeleid wordt voldaan. Het bestemmingsplan biedt voldoende ruimte om in het benodigde aantal parkeerplaatsen te voorzien, zowel bij toepassing van deelauto's als zonder toepassing van deelauto's.

Wij verwachten geen tekort aan parkeerplaatsen. Op basis van het programma dat het bestemmingsplan mogelijk maakt zijn ongeveer 392 parkeerplaatsen (zie toelichting paragraaf 5.2) nodig. Het bestemmingsplan staat bovengronds maximaal 15.000 m2 parkeren mogelijk (maximaal 600 parkeerplaatsen), waardoor zondermeer in de parkeerbehoefte voorzien zal kunnen worden. Wel kunnen we al meegeven dat aan bewoners en bezoekers geen parkeervergunningen worden toegekend, waardoor het niet mogelijk is dat er in gereguleerd gebied op straat wordt geparkeerd.

Wij zien geen redenen om aan te nemen dat ondanks dat er dicht bij een station gewoond en gewerkt wordt, men niet beduidend minder eigen motorvoertuigen in bezit zal hebben.

Het gemeentelijk parkeerbeleid is zorgvuldig tot stand gekomen. Of- en hoeveel deelauto's toegepast zullen worden is op dit moment niet bekend. Wel is duidelijk dat het bestemmingsplan in de mogelijkheid voorziet om voldoende parkeergelegenheid te realiseren. Bij indiening van het bouwplan zal aangetoond moeten worden dat aan het gemeentelijk parkeerbeleid wordt voldaan. Wij zien geen reden om in afwijking van het parkeerbeleid een bepaling in het bestemmingsplan op te nemen die voorziet in eisen voor de inpassing en oplossing voor het parkeren van motorvoertuigen voor de gehele levenscyclus van de bebouwing.

H. Fiets (- en scooter)parkeren

Of er sprake is van voldoende fietsparkeercapaciteit, wordt alleen kwantitatief bepaald en getoetst (art.8.1.c en d en de beleidsregel Fietsparkeernormen Den Haag 2016).

‘Voldoende capaciteit’ heeft echter ook een kwalitatief aspect (bruikbaarheid, bereikbaarheid). Hier wordt helaas niets over gezegd. In het bestemmingsplan zou bijvoorbeeld kunnen worden opgenomen waar en hoe het fiets- en scooterparkeren (op maaiveld?) zou moeten worden gerealiseerd.

Er is in de wijk Bezuidenhout een fiets- en scooterparkeerprobleem. Bij de inmiddels gerealiseerde nieuwbouw is de problematiek alleen maar toegenomen. Het (fiets)parkeren is naast een handhavingprobleem ook een ontwerpprobleem dat opgelost moet worden, zeker als de bewoners van de 1000-1200 nieuwe woningen hun (bak)fietsen en scooters zullen willen gaan stallen en niet altijd de op papier bedachte oplossingen blijken te volgen.

Advies: formuleer naast kwantitatief ook de kwalitatieve eisen voor de inpassing en oplossing van het (bak)fiets- en scooterparkeren. Zonder goede, bruikbare en bereikbare faciliteiten worden de openbare ruimte een verblijfplaats voor stalen rossen, een verre van aangenaam verblijfsklimaat.

Reactie

Het fietsparkeren wordt kwalitatief beoordeeld in het kader van de omgevingsvergunning.

Nieuwbouwwontwikkelingen in het CID-gebied moeten voldoen aan het beleid zoals dat is verwoord in de nota parkeernormen CID en Binckhorst. De aanvraag omgevingsvergunning zal op dit punt worden getoetst. Voor het bestemmingsplan is het met name relevant of het bestemmingsplan in voldoende fietsparkeerplaatsen kan voorzien.

In het planuitwerkingskader (PUK) is opgenomen dat het fietsparkeren op maaiveld in de buitenruimte niet is toegestaan, het fietsparkeren voor bewoners, werknemers en bezoekers op eigen terrein wordt opgelost, met dien verstande dat het stallen van fietsen voor bewoners gecombineerd wordt met de stallingsruimte voor gebruikers en bezoekers van kantoren.

Bij de inrichting van de openbare ruimte zal dit in acht genomen worden en wordt nader uitgewerkt op welke wijze voorkomen kan worden dat het fiets- en scooterparkeren tot problemen kan leiden. Het bestemmingsplan is hier niet het instrument voor.

Er wordt voorzien in een inpassende collectieve fietsenstalling die comfortabel vanaf het maaiveld bereikbaar is en voldoende ruimte biedt voor een breed scala aan mogelijke typen fietsen met verschillende maten. Hiervoor dient de beleidsregel ‘Bergingen nieuwe woongebouwen Den Haag 2017’ in acht te worden genomen. Dit is een toepassing van gelijkwaardigheid op artikel 1.3 van het bouwbesluit om per woning een berging te realiseren.

De stalling zal zodanig in het totale bouwplan worden ingepast dat dit niet ten koste zal gaan van een levendige plint, met functies als horeca, winkels en bedrijven.

b. Zienswijze

Regie gemeente

Als doel van het bestemmingsplan wordt aangegeven: "Het mogelijk maken van de voorgenomen herontwikkeling". Deze zin in combinatie met de rest van de Toelichting en de Regels geeft geen blijk van een gemeente die regie voert, maar van een gemeente die zich laat leiden door projectontwikkelaars. Deze zienswijze is erop gericht om de regie terug te pakken, het

bestemmingsplan als sturend instrument zijn functie te laten hebben en de volgordelijkheid van plannen en procedures te handhaven.

Reactie

Op 16 december 2021 heeft de gemeenteraad het planuitwerkingskader Anna van Hannoverstraat 4 (PUK) vastgesteld. In het PUK zijn ruimtelijke en programmatische kaders vastgelegd waarbinnen de ontwikkeling dient plaats te vinden. De gemeente heeft hierin actief de regie gevoerd en is samen met de betrokken partijen tot een herontwikkeling van de kavel gekomen. Het bestemmingsplan is de juridische vertaling van het PUK, waarin de gemeente de kaders voor de herontwikkeling van de kavel heeft vastgelegd. Het voorliggende bestemmingsplan is gericht op het mogelijk maken van herontwikkeling van de kavel, vandaar dat in de toelichting als doel 'Het mogelijk maken van de voorgenomen herontwikkeling' is opgenomen. Er is geen sprake van een gemeente die zich laat leiden door projectontwikkelaars.

c. Zienswijze

Van Toelichting naar Regels

De Toelichting (RIS314687_Bijlage_1_deel-1_Toelichting) bevat veel vaag taalgebruik, veel woorden zonder concreet iets te zeggen. Het blijft bij streven en veelal niet uitgewerkte ambities. De term 'duurzaam' wordt misleidend gebruikt (achteruitgang ten opzichte van de huidige situatie wordt als akkoord bestempeld!), zolang er maar binnen de normen gebleven wordt. Sterker nog in de Toelichting wordt erkend dat bepaalde normen niet gehaald gaan worden.

Reactie

In de toelichting van het bestemmingsplan wordt zowel ingegaan op de relevante beleidskaders (hoofdstuk 4 van de toelichting), op de relevante Omgevingsaspecten, maar wordt ook een beschrijving van de bestaande situatie als de toekomstige situatie gegeven. Er zijn meerdere instrumenten om duurzaamheidsaspecten te regelen, via een anterieure overeenkomst, het bouwbesluit en het bestemmingsplan. Ruimtelijke aspecten die voortkomen uit de Wet ruimtelijke ordening en aanverwante regelgeving zijn onderbouwd in het bestemmingsplan, de juridische borging vindt plaats in de regels van het bestemmingsplan. Waar relevant voor een evenwichtige toedeling van functies aan locaties zijn aspecten verankerd in de planregels (zie bijvoorbeeld de artikelen 4.7, 4.8 en 4.9).

d. Zienswijze

In het belang van huidige en toekomstige bewoners van de wijk Bezuidenhout, waarin dit plangebied ligt, heeft ons inziens het huidige niveau als ondergrens te gelden wat betreft de verschillende ambities.

Reactie

Het bestemmingsplan vormt een uitwerking van de (ambitieuze) kaders die in het Planuitwerkingskader Anna van Hannoverstraat 4 zijn opgenomen. Daar waar ruimtelijk relevant en relevant voor een evenwichtige toedeling van functies aan deze locatie, zijn de uitgangspunten opgenomen in het bestemmingsplan. De toelichting omvat meer achtergrondinformatie maar dat doet hier verder niet aan af.

e. Zienswijze

Het bestemmingsplan is bedoeld als sturingsinstrument. Daarom is het belangrijk dat de verschillende ambitieniveaus binnen het bestemmingsplan vertaald worden in concrete, en juridische toetsbare, eisen en Regels.

Reactie

Onderhavig bestemmingsplan is, voor zover dit mogelijk is, een vertaling van de uitgangspunten en voorwaarden uit het PUK.

Voor zover ambities via het bestemmingsplan vastgelegd kunnen worden, is dit reeds gebeurd.

f. Zienswijze

Plint (RIS314687_Bijlage_1_deel-3_Regels: 4.4)

Men maakt het mogelijk dat er een mix van functies komt, maar garandeert daarmee nog niet dat de plint transparant en levendig wordt. Er staat helemaal niets over gevels. De gemeente legt op geen enkele manier vast dat de plinten (op bepaalde plaatsen) transparant en levendig zullen zijn. We hebben ernstige bedenkingen over de realiseerbaarheid. 20% publiekstoegankelijke functies is nog geen garantie dat de plint op die locatie transparant is.

In het geval van een eerstelijns zorgvoorziening zal de gevel eerder geblindeerd zijn vanwege privacy van de zorgvragers. In de plankaart worden geen locaties aangegeven waar de gevel op plintniveau transparant moet zijn. Zie hiervoor onze opmerkingen op het concept bestemmingsplan waar geen bevredigend antwoord op gegeven wordt en slechts een aanbeveling overgenomen wordt.

Reactie

Het creëren van levendigheid en attractieve plinten gaat over functies en vorm. In het bestemmingsplan zijn regels opgenomen over de functies (o.a. looproutes en metrages van bepaalde functies zoals detailhandel en zorg) en in het beeldkwaliteitsplan zijn aspecten opgenomen die gaan over het gebouw (materialisering, uitstraling en transparantie). Het bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan hebben beide invloed op deze gewenste levendigheid. Wij verwachten dat de huidige bestemmingsregeling in combinatie met de eisen die via het beeldkwaliteitsdocument aan het bouwplan gesteld worden bijdraagt aan het realiseren van de doelstellingen in het plangebied.

g. Zienswijze

Goede ruimtelijke ordening vraagt o.i. om heldere Regels en plankaart voor de plint. Wij verzoeken u om hetgeen hierboven opgemerkt hierin te verwerken.

Reactie

Zie onze eerdere beantwoording onder e en f.

h. Zienswijze

Voldoen aan Nota natuurinclusief bouwen (Toelichting 4.4.9)

12. De gemeente Den Haag wil natuurinclusief bouwen in de stad bevorderen (2019, RIS 301953).

In de Regels staat echter niets over voldoen aan de Nota Natuurinclusief Bouwen. Het woord "natuur" (Zie o.a. "Toelichting 5.7. Natuurbescherming") komt niet terug in de Regels. In de Toelichting wordt enkel iets gezegd over de locaties waar vleermuizen in de definitieve situatie terecht kunnen, maar tijdelijke locaties zijn niet benoemd. Er wordt met geen woord gerept over Zorgplicht, soortenbescherming, etc.

Reactie

Doordat er sprake is van het opstellen van een bestemmingsplan verbrede reikwijdte is het mogelijk regels op te nemen ten aanzien van natuurinclusief bouwen. De regels zijn op dit punt aangevuld. Overigens zal ook nog in het kader van de toetsing van de omgevingsvergunning voor bouwen hier de nodige aandacht voor zijn.

In de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan is in paragraaf 5.7 wel ingegaan op de zorgplicht en soortenbescherming. Hier is toegelicht hoe het bepaalde uit de Wet natuurbescherming (Wnb) doorwerkt voor de plannen.

Het aanvullend vleermuisonderzoek was op het moment dat het ontwerp bestemmingsplan werd gelegd nog niet beschikbaar. Het onderzoek is in het vast te stellen bestemmingsplan opgenomen (bijlage 15).

Uit het onderzoek blijkt dat het pand Anna van Hannoverstraat 4 een functie heeft voor vleermuizen (vast rust- en voortplantingsplaats van de gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis). Zonder het nemen van maatregelen zal de functionaliteit van deze plaatsen naar verwachting worden vernield. Sloopwerkzaamheden zijn daarmee ontheffingsplichtig (Wet natuurbescherming). Een aanvraag ontheffing is ingediend.

i. Zienswijze

Het Wijkberaad verzoekt u ook op dit punt de regie te pakken en via de Regels te borgen dat alsnog aan de nota Natuurinclusief bouwen wordt voldaan.

Reactie

Natuurinclusief bouwen is vastgesteld stedelijk beleid waaraan moet worden voldaan. Het is dan ook via de regels geborgd in het bestemmingsplan.

j. Zienswijze

Bouwplan in relatie tot ontwerp bestemmingsplan, gebied CID en wijk Bezuidenhout
Kwaliteit van de Openbare Ruimte

Toelichting, blz.33, 5e alinea: "De kwaliteit van de openbare ruimte is een van de belangrijkste beoordelingscriteria van het plan."

Er blijkt op geen enkele manier dat de kwaliteit van de Openbare Ruimte prioriteit heeft.

De inrichting van de Anna van Hannoverstraat is nog onduidelijk. De claims van de NS maken een ontwerp nog niet mogelijk. Tot die tijd is ook niet te beoordelen of er sprake is van een fatsoenlijk stationsgebied, waarbij er samenhang is tussen het bouwplan, de toekomstplannen van de NS en de openbare ruimte. Waar blijven bijvoorbeeld de fietsen van NS-reizigers? Bovendien wordt door de NS gehint op de toekomst met een nieuw station met een groter ontvangstdomein op wellicht een (iets) andere plek.

Reactie

De inrichting van de openbare ruimte wordt op een later moment nader uitgewerkt. Naast de bestaande kaders, eisen en regels, zoals het Handboek Openbare Ruimte, de Kadernota's, de nota Stadsnatuur en het beeldkwaliteitsdocument, borgt de toetsing en afstemming met o.a. de Advies Commissie Openbare Ruimte en het VOV de beoogde, duurzame kwaliteit van de openbare ruimte. Ook zal er participatie over de openbare ruimte plaatsvinden.

De goede kwalitatieve invulling van de openbare ruimte is voldoende geborgd en dit wordt bij de verdere beoordeling van het bouwplan betrokken.

k. Zienswijze

Hier wreekt zich o.i. dat het bestemmingsplan niet is opgesteld vanuit de regievoerende gemeente met helicopterview, maar op geleide van plannen van externe partijen. De Gebiedsvisie Laan van NOI is nog niet gereed en mist hier. De volgordelijkheid der dingen is omgedraaid en zorgt daardoor logischerwijs voor problemen. De oplossing is dan ook snel gevonden: stel nu eerst de Gebiedsvisie Laan van NOI op (en vast). Breng vervolgens het ontwerp Bestemmingsplan daarmee in overeenstemming en biedt het nieuwe ontwerp ter vaststelling aan.

Reactie

De belangrijkste ambities en uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling CID en de daarin opgenomen deelgebieden zijn verwoord in de Structuurvisie CID (RIS307135) en bijbehorende plan MER. In de Structuurvisie wordt ingegaan op het deelgebied Den Haag Laan van NOI en ook verwezen naar de eerder opgestelde gebiedsagenda met de opgaven voor het deelgebied. De herontwikkeling van SoZa maakt hier onderdeel van uit. Het PUK ten behoeve van de herontwikkeling van SoZa (RIS309866) past binnen het kader van de Structuurvisie CID en ook bij het opstellen van het Bestemmingsplan zijn de kaders van de Structuurvisie leidend. Er is dus wel degelijk sprake van regie. Wij onderschrijven dat voor de samenhang met de omgeving en toekomstige ontwikkelingen in het gebied een integrale visie op de omgeving van project en het gebied meerwaarde heeft. De integrale visie is in dit geval vastgelegd in de Structuurvisie CID waarmee het bestemmingsplan in overeenstemming is.

l. Zienswijze

Het ontwerp bestemmingsplan behelst een (te) klein gebied. In de Toelichting wordt wel een groter gebied dan sec het plangebied besproken. Aan de in de Toelichting geschetste vooruitzichten ligt geen gebiedsvisie ten grondslag en er is geen planning, financiering of garantie van uitvoering aan gekoppeld, zodat hieraan geen waarde kan worden gehecht. De vooruitzichten kunnen dan ook geen positieve rol spelen in de beoordeling van het plan of sprake is van een goede ruimtelijke ordening (wel een rol in negatieve zin).

Reactie

Het ontwerp bestemmingsplan omhelst de kavel Anna van Hannoverstraat 4. Zoals hiervoor aangegeven, zie het antwoord onder k, is het vanwege de beschikbaarheid van diverse kaders niet direct noodzakelijk een gebiedsvisie op te stellen. In het bestemmingsplan zijn alle relevante aspecten betrokken en behandeld die noodzakelijk zijn voor de beoordeling of er wel of niet sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

m. Zienswijze

De ruimtelijke organisatie van bouwblokken en openbare ruimte maakt, komend vanuit het station, oriëntatie op de stad onmogelijk, omdat deze wordt geblokkeerd. Omgekeerd is het station vanuit de omgeving onzichtbaar en daardoor onvindbaar (cf. beschrijving van de huidige situatie, Toelichting Bestemmingsplan 2.4 Knelpunten). Er is met andere woorden geen sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Reactie

De herontwikkeling van de Anna van Hannoverstraat 4 is stedenbouwkundig zorgvuldig tot stand gekomen. In plaats van één kantoorgebouw wat de toegankelijkheid station als het ware blokkeert, is er gekozen voor meerdere bouwblokken met een aantrekkelijke doorwaadbare openbare ruimte waardoor de aansluiting met de wijk verbeterd. Het stationsgebied zal daarmee meer transformeren

in een hoogstedelijk en multifunctioneel gebied. Vanuit het nieuwe plein wordt het station met de omgeving verbonden op verschillende schaalniveaus: Via de doorsteek van de stationsentree naar de groene verblijfsplek aan de Schenk. De doorsteek zorgt voor een verbeterde zichtbaarheid van het station vanaf de Schenkkade. De structuur van de openbare ruimte wordt fijnmaziger en het gebied wordt beter doorwaadbaar dan in de bestaande situatie. Derhalve vindt er middels de voorgenomen herontwikkeling een verbetering plaats op de genoemde aspecten.

n. Zienswijze

Groen / Ecozone

Bij de vaststelling van de Structuurvisie CID in de raadsvergadering van 1 juli 2021 (RIS307135) heeft de raad het college opgedragen bij de uitvoering als volgt te werk te gaan:

""e. inzichtelijk te maken dat het aantal vierkante meters groene ruimte in het CID minimaal gelijk blijft en hierover bij besluiten (zoals gebiedsvisies, NvU's en PUK's) te rapporteren.

Reactie

Bij de vaststelling van de Structuurvisie CID (RIS307135) heeft de raad besloten (besluitpunt V onder d) 'de ontwikkeling van het CID te voorzien in een hoogwaardige groene buitenruimte met een hoge gebruiks- en ecologische waarde en daarbij op gebiedsniveau een norm voor openbaar groen te hanteren van 8m² per woning. Ook heeft de raad besloten (besluitpunt V onder e) 'inzichtelijk te maken dat het aantal vierkante meters groene ruimte in het CID minimaal gelijk blijft en hierover bij besluiten (zoals gebiedsvisies, NvU's en PUK's) te rapporteren'.

De nulsituatie structuurvisie CID bedraagt 15,0 m² groen per woning, en de referentiesituatie is 12,9 m² groen per woning, zie de tabel 'm² groen per woning CID', paragraaf 4.4.20 toelichting. Uit de tabel is ook op te maken dat de groennorm bij bouwprojecten (verleend of in procedure 2022) 11,4 m² is.

De toelichting van het bestemmingsplan is aangevuld naar aanleiding van het recente Voorzieningenonderzoek CID d.d 23 augustus 2023 RIS316628. Zie aanvullend de beantwoording onder p.

Conform het raadsbesluit inzake de Structuurvisie CID (RIS307135) besluitpunt V onder d wordt bij de ontwikkeling van het CID gewerkt aan een hoogwaardige groene buitenruimte met een hoge gebruiks- en ecologische waarde met op gebiedsniveau een norm voor openbaar groen van 8 m² per woning (deze 8m² staat ook genoemd in de Nota Haagse Referentienormen maatschappelijke voorzieningen als referentienorm voor gebied waar het CID onder valt, centrum stedelijke gebieden). In paragraaf 4.4.20.2 van de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan is de berekening op basis van groennorm weergegeven en hoe de ontwikkeling in dit bestemmingsplan zich verhoudt tot de groennorm van 8m² per woning. Daarbij is ook rekening gehouden met reeds vergunde bouwplannen en ontwikkelingen die parallel met dit bestemmingsplan in procedure zijn. In de genoemde paragraaf is berekend wat de vergunde en in procedure zijnde ontwikkelingen betekenen voor de kwantitatieve verhouding groen/woningen in het CID. Op basis van de van de uitgangssituatie bij vaststelling van de structuurvisie CID in 2021 en de reeds vergunde bouwplannen zou op gebiedsniveau CID sprake zijn van 12,9 m² groen per woning (de referentienorm). Vervolgens is in beeld gebracht wat het effect is van de twee in 2022 verleende vergunningen (The Grace en Waldorp four) in combinatie met de 3 lopende bestemmingsplannen en grote ingrepen in de openbare ruimte waarvoor de financiering reeds is vastgelegd. Hieruit blijkt dat de verhouding groen/woningen na uitvoering van deze projecten boven de referentienorm van 8 m² groen per woning blijft in het CID. Daarbij aangetekend dat de norm

conform de nota referentienormen geen juridisch bindende norm is, maar bedoeld is als vertrekpunt. Daarbij wordt nog opgemerkt dat in het voorliggende plan meer groen gerealiseerd wordt dan nu aanwezig is op de kavel.

o. Zienswijze

Het ontwerp bestemmingsplan ligt binnen het CID. Conform voornoemd raadsbesluit moet aangetoond worden dat het aantal m2 groen in het CID-gebied minimaal gelijk blijft. Uit de Toelichting op het bestemmingsplan blijkt dat het aantal m2 groene ruimte afneemt van 12,9 m2 naar 11,4 m2. Daarmee dus niet gelijk blijft, maar een afname laat zien van 1,5 m2. De LER CID gaat eveneens uit van een afname maar dan van 11m2 naar 9,5 m2.

Reactie

Conform de structuurvisie CID (RIS307135, p. 6) wordt bij de ontwikkeling van het CID gewerkt aan een hoogwaardige groene buitenruimte met een hoge gebruiks- en ecologische waarde. In paragraaf 4.4.20.2 is de berekening op basis van groennorm weergegeven en hoe de ontwikkeling in dit bestemmingsplan zich verhoudt tot deze groennorm. De berekende afname betreft een afname per woning en zegt niet iets over de totale hoeveelheid groen.

p. Zienswijze

Uit de stukken wordt niet duidelijk hoe de berekening van m2 groen tot stand is gekomen. Het Wijkberaad verzoekt u om inzichtelijk te maken:

- Wat is wel meegenomen, onder aanduiding op de kaart van de locatie.
- Opgave aantal m2 per aaneengesloten stuk groen dat is meegenomen.

Reactie

Bij het berekenen van het aantal m2 groen is het bestaande groen op het maaiveld meegerekend. Onder 'bestaand groen' zijn ook spoortaluds, het groen in de sporendriehoek en bij de Van Alphenstraat meegenomen. Dit zijn robuuste groenstructuren, maar niet openbaar toegankelijk. Ze hebben betekenis voor klimaat, voorkoming van hittestress, ecologie/biodiversiteit of fungeren als kijkgroen. Privétuinen worden niet meegerekend.

Tijdens een openbare informatieavond over de voorzieningen in het CID is inzichtelijke gemaakt hoe het aantal vierkante meters groen is berekend binnen het CID. Dit is besproken en uitgelegd (met kaartmateriaal). Hoe de groennorm is toegepast voor dit plangebied is in paragraaf 4.4.20.2 van de toelichting als volgt aanvullend verwoord.

Voor groen staat in de Structuurvisie CID een groennorm van 8 m2 op gebiedsniveau. In het bestemmingsplan is een berekening toegevoegd waaruit blijkt dat er voldoende groen is op dat niveau. De duidelijkheid over de berekening groen, zowel voor andere ontwikkelingen op termijn als voor Soza-locatie, wordt gegeven met het voorzieningenonderzoek CID d.d. 23 augustus 2023, RIS316628. Dit onderzoek is 28 september jl aan de raad aangeboden.

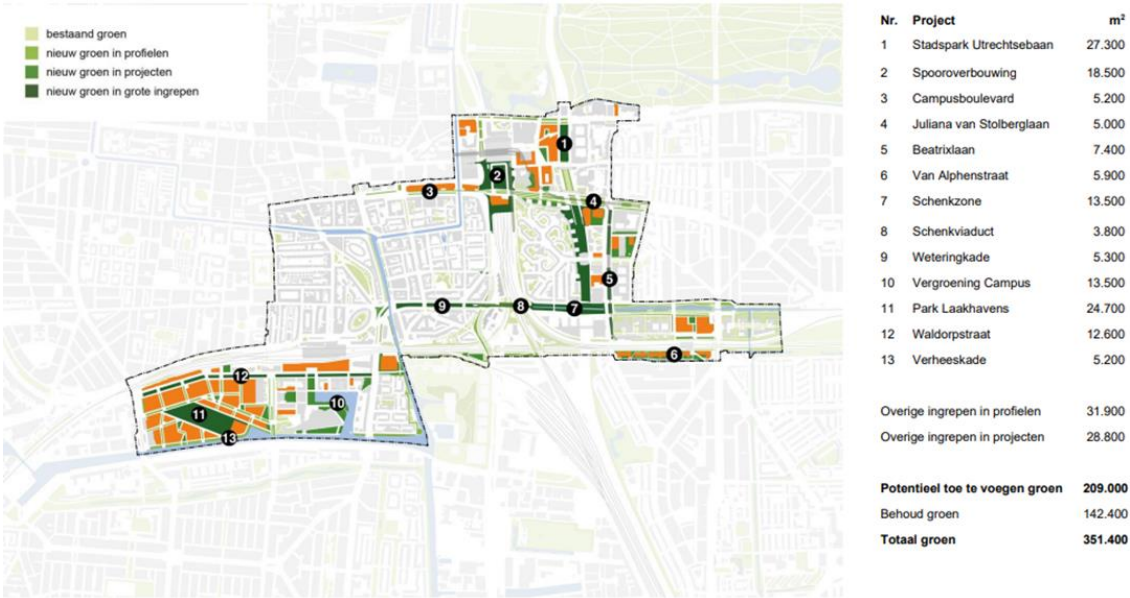
Onderstaande tabel geeft de verduidelijking met daarbij ook een kaartmateriaal, toegevoegd van het Voorzieningenonderzoek CID (pagina 33). Te zien is dat bij realisatie van alle plannen, die verleend zijn of in procedure in 2022 of 2023 er voor SoZa-locatie ruim voldoende groen is op het CID-niveau. Met realisatie van extra groen waarvoor al financiering is er een normatief overschot van 43,7% en zonder rekeningen te houden met deze plannen is er een normatief overschot van 31%.

Het kaartmateriaal laat met relatief veel groen in de directe omgeving zien dat er nog veel hoger metrage groen per woning is in de directe omgeving van SOZa-locatie.

Voor de groenbalans voor het hele CID geldt conform het voorzieningenonderzoek het volgende. Bij realisatie van alle woonplannen en alle groenambities is er een normatief overschot van 44% aan groenplannen. Hierbij is het Haagse Bos en grootste deel van Groene Schenk niet meegerekend, omdat deze buiten de grenzen van het CID zit. Ook is alleen gerekend met oppervlakte groen en niet met binnen en daktuinen en alleen maaiveldgroen (geen boomkronen). Ook is er dan gerekend met een snijverlies van 10%)

	Aantal Woningen	Oppervlakte groen (exclusief binnenduinen en daktuinen)	M2 oppervlakte groen/woning	Normatief groen overschot in %
Nul Situatie Structuurvisie	13.362	200.400	15,0	87,5%
Autonome ontwikkelingen, vergunde/gerealisee rde projecten geen onderdeel van	655 268 400	2.400 0 1.200		
Structuurvisie CID	155			
Grotius	808	-1.900		
Adagio				
KJ-plein				
Leemansplein 2 en 3 (Vijverhof)				
Waldorp Four (verleend in 2019)				
Totaal referentie situatie	15.648	202.100	12,9	61,2%

Bouwprojecten (verleend of in procedure in 2022/2023)				
Rijswijkseweg 60 (The Grace)		1411	2270	
Waldorp Four (2022)		369	1200	
Escher Gardens		1250	0	
Juliana van Stolberglaan (KC locatie)		0	2300	
Anna van Hannoverstraat (SoZa)		1250	1100	
Subtotaal		19.928	208.970	10,5 31,5%
Grote Or-projecten (financiering/bekost iging geregeld)				
Stadscampus Laakhavens			12.000	
Waldorpstraat Oost			5.800	
Totaal		19.878	226.770	11,4 43,7%



Figuur 6: Totaalkaart groen in het CID, met potentieel nieuw groen en behoud van groen.

q. Zienswijze

Daarnaast wil het Wijkberaad u erop wijzen dat het CID slechts de grenzen van een bouwplan aangeeft. Voor de wijk Bezuidenhout, waar dit plan onderdeel van is, geldt conform de Haagse referentienormen voor groen, de norm van 16m2 per woning. Dat betekent per definitie een tekort aan groen, waar wordt dit tekort gecompenseerd?

Reactie

In de toelichting van het bestemmingsplan is onderbouwd hoe de ontwikkeling, mogelijk gemaakt met dit bestemmingsplan, zich verhoudt tot de groennorm, zie paragraaf 4.4.20.2 van de toelichting. De norm van 16m² uit de nota Haagse referentienormen maatschappelijke voorzieningen (RIS307513) is niet van toepassing voor het plangebied, maar is bedoeld voor andere gebieden. Voor het plangebied geldt een referentienorm van 8 m². Daarnaast is de referentienorm bedoeld als vertrekpunt en niet als toetsingskader

r. Zienswijze

Voor de berekening van het aantal m² groen wordt alvast rekening gehouden met ideeën voor overkluizing van de A12, een groen Schenkviaduct en groene overkluizing van het stationsgebied. Om betrokken te mogen worden bij de beoordeling van een goede ruimtelijk ordening is het noodzakelijk dat de uitvoering van een plan in voldoende mate vaststaat. Voor invulling van m² groen gaat hier enkel nog om ideeën, zonder planning, financiering etc. etc., deze plannen dienen bij de beoordeling van het ontwerp bestemmingsplan dan ook buiten beschouwing te worden gelaten.

Reactie

Voor de berekening van het groen binnen het CID is gekeken naar het bestaande groen en de verhouding tot het aantal woningen in het gebied. Ook zonder de vergroening van de grote groengebieden zoals de Schenk en de Overkluizing is er voldoende groen aanwezig in het CID. Conform de structuurvisie CID (RIS307135, p. 6) wordt bij de ontwikkeling van het CID gewerkt aan een hoogwaardige groene buitenruimte met een hoge gebruiks- en ecologische waarde met op gebiedsniveau een norm voor openbaar groen van 8 m² per woning. Voor de realisatie van een hoogwaardige groene buitenruimte bestaat nog steeds de ambitie om deze groene verbindingen te realiseren. In dit plangebied wordt een hoogwaardige buitenruimte ontworpen passend binnen de ambities van het CID en het beleid van de gemeente. Hierover zijn privaatrechtelijke afspraken gemaakt met de ontwikkelende partij.

s. Zienswijze

Ook onderzoeken naar stimuleren minder verkeer over de Utrechtse baan en meer via de Rotterdamse baan bieden geen garanties noch harde toezeggingen.

Reactie

Het gemeentelijk beleid zet in op het beïnvloeden van de modal split (de verdeling van de verplaatsingen over de verschillende vervoerswijzen(modaliteiten)), met als doel het behalen van een modal shift: het vergroten van het aandeel voetgangers, fietsers en OV-gebruikers ten opzichte van het aandeel gemotoriseerd verkeer.

Dit is in Den Haag vastgelegd in de Strategie Mobiliteitstransitie 2022-2040 (RIS310664). En houdt onder meer in dat er bij de inrichting van de openbare ruimte en gebouwen wordt uitgegaan van het STOMP-principe: Stappen-Trappen-Ov-MaaS-Privéauto. In de eerste plaats wordt er voor de voetganger en fietser gekozen, gevolgd door het OV, deelmobiliteit en privéauto. Zo vormt de mens het startpunt. Lopen is de basis, voor wat langere afstanden bieden fiets, OV en auto de uitkomst. MaaS kan dit nog makkelijker maken. MaaS staat voor Mobility as a Service, Hiermee bedoelen we mobiliteit als dienstverlening in de brede zin. Een goed voorbeeld is deelmobiliteit. Bij deelmobiliteit maken meerdere mensen gebruik van dezelfde vervoermiddelen. Dit kan zowel een auto, (bak)fiets als scooter zijn. De privéauto geldt als sluitstuk, deze neemt namelijk de meeste ruimte in beslag.

Het parkeerbeleid zoals vastgelegd in "Parkeerstrategie 2021-2030" (RIS308711) ondersteunt deze modal shift richting langzaam verkeer. De visie in de nota is er op gericht van Den Haag een duurzaam bereikbare en een leefbare stad te maken door ervoor te zorgen dat reizigers een bewuste keuze kunnen maken voor de vervoerwijze en de route die het beste bij hen past. De verwachting is dat met deze bovengenoemde beïnvloeding het gebruik van de auto wordt ontmoedigd en daarmee mogelijk ook het gebruik van de Utrechtse baan. Voor dit plangebied is gekeken naar de effecten op de omgeving en geconcludeerd dat het tot een aanvaardbare verkeerssituatie leidt.

t. Zienswijze

Nu niet voldaan wordt aan het raadsbesluit wat betreft het aantal m2 groen dient o.i. het ontwerp bestemmingsplan vooreerst teruggetrokken te worden.

Reactie

Zie ook de beantwoording onder n.

Het bestemmingsplan is opgesteld, conform de uitgangspunten uit het PUK en de Structuurvisie CID, die eerder door de gemeenteraad zijn vastgesteld. Er bestaat geen noodzaak om het ontwerp bestemmingsplan terug te trekken.

u. Zienswijze

Plankaart versus PUK

Groen is alleen groen als het als groen bestemd is, conform artikel 5 van de Regels. Uit het ontwerp bestemmingsplan komt naar voren dat de hoeveelheid bestemd groen teruggaat van 2.314 m2 naar ca. 1.050 m2 in het plangebied. In het toepasselijk PUK staat juist dat het areaal openbaar groen moet worden uitgebreid.

Reactie

In het huidige bestemmingsplan Bezuidenhout (vastgesteld 24 april 2014) heeft het gehele plangebied de bestemming 'kantoor-1'. Op het perceel aan de Schenkade (niet zijnde Schenkzone) naast het bestaande gebouw is een tuin aangelegd.

Met de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan wordt tussen de gebouwen een park mogelijk gemaakt, die als groen wordt bestemd, en wordt het mogelijk gemaakt dat er tussen de gebouwen, binnen de verkeer-verblijfsgebied bestemming groen wordt aangelegd.

Er is ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan anders dan gesteld geen sprake van een afname van groen. Dit is niet alleen geregeld via de bestemming Groen (artikel 5). Ook binnen de andere bestemmingen (zie artikel 3.1, 4.1 en 6.1) kan (en moet: zie het bepaalde in artikel 7.1 sub j van de planregels op grond waarvan wordt geborgd dat minimaal 40% van de footprint een groene invulling moet krijgen) de groene invulling worden gerealiseerd.

v. Zienswijze

Het voorliggende ontwerp voldoet dus niet aan de gestelde eisen. Er zullen dus mitigerende maatregelen getroffen moeten worden. Het Wijkberaad verzoekt u om deze maatregelen onderdeel te laten zijn van de Gebiedsvisie Laan van NOI, het eerder genoemde voorzieningenplan en het (naderhand) vast te stellen bestemmingplan voor de locatie Anna van Hannoverstraat 4.

Reactie

Zoals hiervoor aangegeven voldoet het bestemmingsplan wel aan de gestelde eisen.

w. Zienswijze

In de Toelichting is nota bene in gebruik van de ecozone buiten het bestemmingsplan voorzien. O.i. valt dit niet te verdedigen. Het Wijkberaad heeft in de afgelopen periode meermalen met bewoners en de stadsecoloog gesproken over de ecozone Schenkstrook.

Reactie

De ecozone maakt geen onderdeel uit van het plangebied. Er is in de plannen die met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt geen ander of strijdig gebruik van de ecozone voorzien.

x. Zienswijze

Meervoudig gebruik als voorgesteld laat zich o.i slecht verenigen met de bestaande, deels recent uitgevoerde, plannen van de gemeente met de Schenkstrook. Het Wijkberaad verneemt graag of de stadsecoloog is betrokken bij de hier geschetste plannen en waarom wel/niet gehoor is gegeven aan de mening/visie van de stadsecoloog.

Reactie

Zie het eerdere antwoord onder w. De stadsecoloog is betrokken en zal vooral ook aan het ontwerp en de uitwerking van het buitenruimteplan bijdragen.

y. Zienswijze

Kortheidshalve verwijzen we op dit punt naar hetgeen hierboven is opgemerkt als ook hieronder onder 'Niet naleving afspraken Structuurvisie CID'

Reactie

Zoals hiervoor is aangegeven wordt er voldaan aan de gemaakte afspraken.

z. Zienswijze

Het pocketparkje/pleintje is gesitueerd op de slechtst mogelijke plek in het plangebied. Een goed gebruikt en in te richten verblijfsplein moet vooraf aan een aantal randvoorwaarden voldoen:

- Het ligt óp of aan looproutes;
 - Prettig klimaat (wèl zon, geen wind);
 - De functies in de wand van het plein moeten een relatie hebben met het plein.
- Hoe voldoet het pleintje/ parkje in het plan aan bovenstaande voorwaarden? Dan wel zorgt u ervoor dat het daar alsnog aan gaat voldoen?

Reactie

Uit het windhinderonderzoek (bijlage 14 bij de toelichting) blijkt dat ter plaatse van het pocketpark/pleintje in alle onderzochte varianten sprake is van een goed windklimaat, zowel voor de activiteit doorlopen als slenteren.

Uit bijlage 2 Schaduwval van het bezonningsonderzoek (bijlage 15 bij de toelichting) blijkt dat ter plaatse van het pocketpark/pleintje het hele jaar door enige tijd gedurende de dag sprake zal zijn van schaduwhinder. Echter, vanaf 21 juni 15.00 uur is een gedeelte van het park schaduwvrij. Gelet op het ontbreken van windhinder en gedeeltelijke bezonning in de zomerperiode is er in voldoende mate sprake van een prettig verblijfklimaat.

aa. Zienswijze

Leefbaarheidseffecten (waaronder voorzieningen)

Leefbaarheidseffecten (RIS314687_Bijlage_1_deel-1_Toelichting, 4.4.1.)

"De gemeente heeft oog voor de leefbaarheidseffecten van de verdichtingsopgaven rond het station."

In de samenvatting Beoordeling Leefbaarheid en Gezondheid (paragraaf 5.1.4.1.1) komen de scores 'matig tot slecht' erg vaak voor. Daarbij zijn de uitgedeelde 'plusjes' ook nog eens discutabel. Ook Mobiliteit en verkeersveiligheid (paragraaf 5.1.4.1.2) en Duurzaamheid en energietransitie (paragraaf 5.1.4.1.3) komen er maar bekaaid vanaf.

Reactie

In paragraaf 4.4.1.1. Gebiedsagenda Den Haag Laan van NOI en het CID uit de toelichting van het bestemmingsplan staat aangegeven dat de gemeente oog heeft voor de leefbaarheidseffecten van de verdichtingsopgaven rond het station.

In de samenvatting Beoordeling Leefbaarheid en Gezondheid (paragraaf 5.1.4.1.1) wordt een samenvatting gegeven van de effecten op het thema leefbaarheid en gezondheid. De tabel maakt zowel de referentiesituatie inzichtelijk als de situatie wanneer de voorgenomen ontwikkeling is gerealiseerd. Uit de tabel valt op te maken dat er in de referentiesituatie voor de verschillende aspecten al sprake is van een redelijk, matige of matig tot tamelijk slechte, dan wel tamelijk slechte beoordeling. Met name het aspect geluid wordt in de bestaande situatie als de toekomstige situatie matig tot slecht beoordeeld.

Het aspect functiemenging is in de referentiesituatie redelijk en het aspect openbare ruimte is in de referentiesituatie matig. Door de voorgenomen ontwikkeling zullen de aspecten functiemenging en openbare ruimte aanzienlijk verbeteren.

Het criterium 'aantal geluidgevoelige objecten ten gevolge van railverkeer' verslechtert evenals het criterium 'verschuiving van het aantal geluidsgevoelige objecten binnen geluidklassen in cumulatie'. De reden voor de verslechtering is de toevoeging van een groot aantal woningen binnen het project zelf. Middels maatregelen, zoals het toepassen van dove gevels zal het echter wel mogelijk zijn een goed woon- en leefklimaat te garanderen.

Uit paragraaf 5.1.4.1.2 Mobiliteit en verkeersveiligheid valt op te maken dat er nagenoeg geen verandering optreedt ten opzichte van de referentiesituatie (die voornamelijk als redelijk en goed wordt beoordeeld). Alleen op het punt van 'verkeersafwikkeling autoverkeer ontsluitende wegen' wordt een afname ten opzichte van de referentiesituatie geconstateerd.

Uit paragraaf 5.1.4.1.3 Duurzaamheid en energietransitie blijkt dat er tussen de referentiesituatie en de toekomstige situatie geen grote verschillen zijn. Alleen de criteria windhinder en schaduwhinder zorgen voor een verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie, terwijl er voor de beoordeling Duurzaamheid en energietransitie in totaal 14 criteria beoordeeld zijn. Op het vlak van CO2 uitstoot is sprake van een verbetering, evenals op het vlak van biodiversiteit en hittestress.

bb. Zienswijze

Het Wijkberaad is van mening dat deze invulling niet getuigt van een goede ruimtelijke ordening en vraagt u daarom om het ontwerp bestemmingsplan in deze vorm niet vast te stellen. Het ontwerp bestemmingsplan moet o.i. op deze punten bijgesteld worden, zodanig dat de genoemde onderwerpen minimaal op gelijk niveau (als huidig) of beter scoren. Daarbij dienen discutabele plussen vermeden te worden.

Reactie

De paragrafen 5.1.4.1.1., 5.1.4.1.2. en 5.1.4.1.3 geven de conclusies uit het MER weer. Het MER is opgesteld om het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

Voor het bepalen of wel of niet sprake is van een goede ruimtelijke ordening is het niet noodzakelijk dat alle genoemde onderwerpen minimaal op een gelijk niveau als in de referentiesituatie of beter scoren. Bij het bepalen of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening wordt een afweging gemaakt van alle belangen en onderzochte aspecten, waaronder die uit het MER.

Hierbij wordt opgemerkt dat volgens vaste rechtspraak van de Afdeling bestuursrecht van de Raad van State (zie bijvoorbeeld de uitspraak van 21 oktober 2015, ECLI:NL:RVS:2015:3213 en 15 januari 2014, ECLI:NL:RVS:2014:164)) voor de beoordeling of gevreesd moet worden voor een (duurzame) ontwinning van het voorzieningenniveau doorslaggevend is of inwoners van een bepaald gebied niet langer op een aanvaardbare afstand van hun woning kunnen voorzien in hun eerste levensbehoefte. Alleen een mogelijke ontwinning ten aanzien van eerste levensbehoeften wordt ruimtelijk relevant geacht. Een aantasting van het voorzieningenniveau van andere behoeften is op zichzelf geen reden om planologische medewerking aan een besluit te weigeren.

cc. Zienswijze

Parkeren, mobiliteit

Waar in het concept nog verwezen werd naar een Parkeernota wordt er nu niets gezegd of geregeld qua deelauto's en afkoop autoparkeerplekken, noch in het Bestemmingsplan, noch in de Regels. Wij zijn en blijven van mening dat hier wel degelijk eisen gesteld moeten worden voor de levensduur van het gebouw.

Reactie

Het parkeerbeleid staat toe dat er gebruik wordt gemaakt van deelauto's. Of van deze mogelijkheid gebruik gemaakt zal worden is op dit moment nog niet bekend. Er is nog geen sprake van een bouwplan. Bij de uitwerking van het bouwplan, bij indiening van de omgevingsvergunning zal er getoetst worden of aan het parkeerbeleid wordt voldaan. Het bestemmingsplan biedt voldoende ruimte om in het benodigde aantal parkeerplaatsen te voorzien, zowel bij toepassing van deelauto's als zonder toepassing van deelauto's.

Er is derhalve geen reden aan te nemen dat sprake zal zijn van een tekort aan parkeerplaatsen. Aanvullende bepalingen voor de termijn van gebruik van deelauto's in de planregels zijn daarom niet aan de orde. Daarbij geldt dat bewoners, werknemers en bezoekers van deze nieuwbouwontwikkeling niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Dit wordt geborgd via de omgevingsvergunning, de Regeling parkeerregulering en parkeerbelastingen Den Haag 2022 en de privaatrechtelijke afspraken met de ontwikkelaar.

Wij zien geen reden om in afwijking van het beleid een bepaling op te nemen die voorziet in eisen voor de gehele levenscyclus van de bebouwing.

Zie ook de reactie op zienswijze a lid G

dd. Zienswijze

Gelet op de toenemende verdichting van Bezuidenhout en de reeds bestaande problematiek in de wijk rondom parkeren van eender welke vorm van vervoer vragen wij u om, in afwijking van de diverse Nota's, in geen enkel geval afkoop of iets dergelijks toe te staan.

Reactie

Zie voorgaande reactie (de beantwoording onder cc).

ee. Zienswijze

Wij verzoeken u om de afwijkingsmogelijkheid van artikel 10.1 sub e uit de Regels te schrappen.

Reactie

De regel uit artikel 10.1 sub e houdt in dat met een omgevingsvergunning afgeweken kan worden van de parkeernormen die gehanteerd worden voor het parkeren of stallen van auto's, fietsen, bromfietsen en voor het laden en lossen van goederen, indien:

- 1. Op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte wordt voorzien;*
- 2. Het voldoen aan de parkeernormen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit.*

Ook in geval dat gebruik gemaakt wordt van de afwijking van de parkeernormen uit artikel 10.1 sub e, moet er aangetoond worden dat er sprake is van voldoende parkeerplaatsen. Wij zien dan ook geen reden om dit artikel te schrappen.

ff. Zienswijze

De voorziening spelen wordt binnen het ontwerp bestemmingsplan ingevuld op een verhoogd dak in de binnentuin. Die binnentuin moet dan wel toegankelijk zijn en blijven. De praktijk leert dat dergelijke binnenplaatsen in no-time afgesloten worden vanwege overlast. Welke (via de regels afdwingbare) maatregelen worden getroffen om dit te voorkomen?

Reactie

Via de Anterieure Overeenkomst (AO) met de ontwikkelaar is privaatrechtelijk vastgelegd dat de daktuin tussen 8.00 uur en 20.00 uur voor publiek toegankelijk is en dat dit in een notariële akte moet worden vastgelegd.

gg. Zienswijze

Buiten het plangebied van het bestemmingsplan kan voorlopig gebruik gemaakt worden van het Cruiffcourt, maar in toekomst zijn op die locatie 600 woningen voorzien. Ook hier wordt de Gebiedsvisie Laan van NOI gemist.

Reactie

Zie de reactie op de zienswijze gemeente Leidschendam – Voorburg onder a.

hh. Zienswijze

Eveneens buiten het plangebied van het bestemmingsplan bevat de Toelichting ideeën voor spelen in de ecozone

Reactie

In de toelichting zijn geen ideeën opgenomen voor spelen in de ecozone. In paragraaf 4.4.19 Nota spelen in de stad 2015-2018 is slechts benoemd dat het plangebied nabij een groene omgeving ligt (de Schenkzone) en dat het plangebied de nodige voorzieningen kent die als informele speel- en/of recreatieruimte kunnen fungeren.

ii. Zienswijze

Kortheidshalve verwijzen we op dit punt naar hetgeen hierboven onder is opgemerkt als ook hieronder onder 'Niet naleving afspraken Structuurvisie CID'.

Reactie

Gelet op het voorgaande is er geen sprake van dat niet zou worden voldaan aan de gemaakte afspraken.

jj. Zienswijze

Waterberging

Regels 8.2 voorwaardelijke verplichting waterberging.

Mooi om te zien, dat er aan gedacht is om 800 m3 waterberging te voorzien, voordat er bewoond mag worden.

Om actief te borgen dat daadwerkelijk en volledig in de benodigde m3 waterberging wordt voorzien vragen wij u om het Bestemmingsplan niet eerder vast te stellen dan nadat deze voorziening volledig is veiliggesteld.

Reactie

Met de voorwaardelijke verplichting die in artikel 8.2 van de planregels van het bestemmingsplan is opgenomen, is geborgd dat een waterberging beschikbaar is binnen 12 maanden na oplevering van het bouwplan. Dit wordt getoetst bij de afgifte van de omgevingsvergunning waartoe ook voorschriften aan de omgevingsvergunning verbonden (kunnen) worden. Dit is toereikend; er is geen aanleiding dit voor te schrijven los van of vooruitlopend op de vaststelling van het bestemmingsplan juist omdat de voorwaardelijke verplichting is gerelateerd aan de bebouwingsmogelijkheden die in dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. Tevens is op verzoek van het Hoogheemraadschap een extra regeling opgenomen en is hun adviserende rol verankerd in de regels. Zie ook de beantwoording van de zienswijze van Hoogheemraadschap Delfland onder b.

kk. Zienswijze

Windhinder

43. In de Toelichting /adviesrapporten wordt voorgerekend, dat het vorige concept plan nog slechter was dan het huidige. Men erkent tegelijkertijd wel dat het qua wind ten opzichte van de bestaande situatie een achteruitgang is. In verband met de windhinder is er geen mogelijkheid voor terrassen.

Reactie

De activiteit langdurig zitten is niet onderzocht. Er is vooralsnog onvoldoende informatie beschikbaar om te kunnen bepalen of terrassen mogelijk zijn. Daarom zijn terrassen niet bij recht toegestaan, maar via een binnenplanse afwijking. Voorwaarde aan medewerking aan vestiging van terrassen is dat aangetoond wordt dat ten minste sprake is van een matig windklimaat voor de activiteit 'langdurig zitten', zoals gekwalificeerd in de NEN8100.

ll. Zienswijze

In de plannen, al dan niet binnen de reikwijdte van het bestemmingsplan, is op diverse plekken verblijfsklimaat gewenst. Qua windhinder is 'goed' dan de norm. De inrichting van de locatie Anna van Hannoverstraat 4 dient op dit punt binnensplans, maar ook voor de directe omgeving (toekomstig

stationsplein) in het kader van een goede ruimtelijke ordening een positieve bijdrage te leveren, dan wel daar niet aan in de weg te staan. Ook op dit punt wordt de Gebiedsvisie Laan van NOI gemist. Hierbij het herhaalde verzoek om eerst de Gebiedsvisie Laan van NOI op en vast te stellen, voordat verdergegaan wordt met het ontwerp Bestemmingsplan.

Reactie

Middels windhinderonderzoek is het verwachte windklimaat na realisatie van de ontwikkeling inzichtelijk gemaakt. Het bestemmingsplan maakt het mogelijk dat, mocht bij uitwerking van het bouwplan blijken dat dit nodig is, om maatregelen te treffen om tot een acceptabel windklimaat te komen. Het eerst vaststellen van de Gebiedsvisie Laan van NOI is dan ook niet nodig.

mm. Zienswijze

Niet naleving afspraken Structuurvisie CID

Het plangebied ligt in het CID, zodat uitvoering gegeven moet worden aan de vastgestelde Structuurvisie CID. In de raadsvergadering van 1 juli 2021 (RIS307135) heeft de raad het college opgedragen bij de uitvoering als volgt te werk te gaan:

a. om bij gebiedsvisies, gebiedsagenda's, NvU's, PUK's en projectdocumenten dan wel collegebesluitvorming informatie toe te voegen waaruit blijkt:

- 1) hoeveel voorzieningen worden gerealiseerd;
- 2) hoe deze zich verhouden tot het collegebesluit Haagse referentienormen maatschappelijke voorzieningen;
- 3) welke voorzieningen wanneer en waar gerealiseerd worden;
- 4) en hoe deze voorzieningen gefinancierd worden;

Reactie

In de toelichting van het bestemmingsplan, in paragraaf 4.4.20.1, is informatie opgenomen over de hoeveelheid voorzieningen ook in relatie tot de referentienormen. Hierin is zover bekend aangegeven wanneer deze conform IHP Sport, Onderwijs en cultuur & bibliotheken beoogd zijn.

nn. Zienswijze

Bij alle ontwikkelingen de leefbaarheidseffecten (waaronder voorzieningen) in de bestaande wijken te inventariseren en bij negatieve effecten voorafgaand (eventueel als onderdeel van het bouwproject) mitigerende maatregelen te nemen.

Reactie

Het onder zienswijze mm. aangehaalde raadsbesluit geeft geen aanleiding om bij alle ontwikkelingen de leefbaarheidseffecten in de bestaande wijken te inventariseren en bij negatieve effecten mitigerende maatregelen te nemen.

oo. Zienswijze

Bij grootstedelijke bouwplannen, hoort als onderdeel van het vereiste 'goede ruimtelijke ordening' ook een flankerend grootstedelijk Voorzieningenplan. Kaders wat betreft de leefbaarheid waartegen bouwprojecten als onderhavige afgezet en beoordeeld kunnen worden. Dit is ons inziens een uitvloeisel van de hiervoor aangehaalde afspraken in het kader van de Structuurvisie CID.

Reactie

Er is sprake van een goede ruimtelijke ordening wanneer de ruimtelijke effecten als gevolg van het plan worden afgewogen tegen de met het plan gediende belangen en geen sprake is van significant nadelige effecten.

Het is in het kader van een goede ruimtelijke ordening niet noodzakelijk om bij grootstedelijke bouwplannen een flankerend voorzieningenplan op te stellen.

Het is namelijk vaste rechtspraak dat voor de beoordeling van de vraag of gevreesd moet worden voor een duurzame ontwrichting van het voorzieningenniveau, inwoners van een bepaald gebied niet langer op een aanvaardbare afstand van hun woning kunnen voorzien in hun eerste levensbehoeften: alleen een mogelijke ontwrichting ten aanzien van de eerste levensbehoeften wordt ruimtelijk relevant geacht. Een aantasting van het voorzieningenniveau van andere behoeften is op zichzelf geen reden om planologische medewerking aan een besluit te weigeren.

De wettelijk verplichte toets aan de ladder voor duurzame ontwikkeling voorziet erin dat er geen overaanbod aan (onder andere) voorzieningen gerealiseerd wordt.

pp. Zienswijze

Middels het voorzieningenplan kan worden geborgd dat bouwprojecten naar rato bijdragen aan het op peil brengen/ houden van het voor de wijk benodigde voorzieningenniveau. In plaats van dat bouwprojecten, doordat ze op zichzelf staand worden benaderd, de voorzieningen in en de leefbaarheid van de wijk (onnodig) onder druk zetten. Of doordat buitenplanse ideeën omtrent voorzieningen, die mede leiden tot goedkeuring van plannen, niet daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden

Reactie

Zie onze reactie op de zienswijze Leidschendam-Voorburg onder a.

qq. Zienswijze

Een andere, ons inziens dwingende, reden voor het vooraf opstellen van een Voorzieningenplan is het gebrek aan een zogenoemde grondpositie van de gemeente in de wijk Bezuidenhout. Het gebrek aan grondpositie betekent dat de gemeente niet eigenstandig benodigde voorzieningen (op eigen grond) kan realiseren, maar voor het treffen van voorzieningen altijd afhankelijk is van de medewerking van anderen, van projectontwikkelaars. Deze afhankelijkheid in combinatie met de verschillende schaalgroottes van de bouwplannen maakt dat de gemeente voorafgaand aan het vaststellen van bestemmingsplannen en vergunningverlening voor bouwplannen de totale behoefte aan voorzieningen in beeld moet hebben. Zodat, in een latere fase zoals nu, per bouwlocatie bepaald kan worden welke bijdrage de ontwikkeling kan/moet leveren aan de benodigde voorzieningen in de wijk en waar nodig het bestemmingsplan hierop kan aanpassen.

Reactie

Een grond positie is niet per sé nodig om een voorziening te kunnen realiseren. Het is wel degelijk mogelijk om voorzieningen in een wijk te realiseren in bijvoorbeeld een complex van een corporatie en/of private partij. Ook in het voorliggende plan, dat geen eigendom is van de gemeente, worden voorzieningen gerealiseerd.

rr. Zienswijze

Uit de Toelichting op de voorzieningen: pag. 57 e.v. blijkt dat meerdere voorzieningen niet aan de norm zullen voldoen. In de set aan documenten dat deel uitmaakt van het Ontwerp Bestemmingsplan Anna van Hannoverstraat 4 heeft het Wijkberaad geen stukken aangetroffen waarin is voorzien in

mitigerende maatregelen, noch planning, noch budget, noch locatie aangewezen om alsnog aan de normen te voldoen etc.

Reactie

In paragraaf 4.4.20.3 van de toelichting is inzicht gegeven in de (berekende) behoefte aan maatschappelijke voorzieningen op basis van de referentienormen.

Er blijkt (in het CID) een berekende behoefte aan 2.280m² basisschool en 1.500 m² voortgezet onderwijs, 438 m² eerstelijnszorg, 60m² Centrum Jeugd en Gezin, 150m² buurthuis, 54 m² bibliotheek, 72m² cultuuranker, 317 m² sporthal. 144 m² zwembad.

Een deel van deze voorzieningen zal worden ondergebracht in de ontwikkeling op de SoZa kavel. Andere voorzieningen zoals de behoefte aan scholen worden opgelost middels uitbreidingen van bestaande basisscholen en nieuwbouw op een andere plaats dan in het plangebied. Ook op de Binckhorst worden voorzieningen gerealiseerd, waar bewoners uit het Bezuidenhout gebruik van kunnen gaan maken.

ss. Zienswijze

Het Wijkberaad verzoekt u dan ook om het voorliggende ontwerp Bestemmingsplan niet vast te stellen, maar terug te sturen en te eisen dat eerst uitvoering gegeven wordt aan de hiervoor aangehaalde afspraken: hoeveel voorzieningen worden gerealiseerd; hoe deze zich verhouden tot het collegebesluit Haagse referentienormen maatschappelijke voorzieningen; welke voorzieningen wanneer en waar gerealiseerd worden; en hoe deze voorzieningen gefinancierd worden.

Reactie

Zie onze reactie op de zienswijze Leidschendam-Voorburg onder a en bovenstaande reacties betreffende voorzieningen.

tt. Zienswijze

Woonprogramma

Zie RIS314687_Bijlage_1_deel-1_Toelichting. Hoofdstuk 3 Planbeschrijving 3.2 pag. 17/18. Zie ook RIS314687_Bijlage_1_deel-3_Regels: paragraaf 4.5 Specifieke bouwregels, 4.7 Exploitatie sociale huurwoningen, 4.8 Exploitatie middeldure huurwoningen.

De Toelichting en Regels omtrent het woonprogramma zijn onduidelijk of voor meerdere uitleg vatbaar. Het Wijkberaad verzoekt u om klip en klaar uiteen te zetten en in Regels te vatten:

- aantal woningen binnen het plan dat kleiner zal zijn dan 40m²;
- plus in dat geval aan te geven wat dan het minimum aantal m² per woning is;
- aan te geven hoeveel van het aantal woningen kleiner dan 40m² wordt toebedeeld aan de categorie: studentenwoning, zorgwoning en overig sociale huur;
- studentenwoningen niet onder het percentage sociale huur te laten vallen, danwel om hier nadere grenzen aan te stellen. Bijvoorbeeld van de sociale huurwoningen mag maximaal 5% studentenwoning zijn. Dit om te borgen dat sociale huurwoningen straks niet enkel uit studentenwoningen bestaat en de spreekwoordelijke agent en verpleger nog steeds geen fatsoenlijke woonruimte kunnen vinden.

Reactie

In de planregels van het bestemmingsplan is vastgelegd welke percentages van de te realiseren woningen als sociale huurwoningen (artikel 4.7) en middeldure huurwoningen (artikel 4.8) dienen te

*worden geëxploiteerd. Daarnaast is in de planregels vastgelegd wat de woninggrootte moet zijn van de te realiseren woningen (artikel 4.5 lid b t/m f). Hiermee zijn deze onderwerpen toereikend geborgd. Er kan pas op basis van een vergunningsaanvraag specifiekere worden aangegeven wat de omvang is van de woningen in relatie tot woningen voor een doelgroep, zoals studentenwoningen en zorgwoningen. Studentenwoningen worden volgens het gemeentelijk beleid (Woonagenda 2020-2023, par. 5.6) niet meegeteld met de stedelijke norm voor 30% sociaal en gaan **daarom op stedelijk niveau** niet ten koste van sociale woningen voor andere doelgroepen.*

uu. Zienswijze

Sociale huurwoningen (RIS314687_Bijlage_1_deel-3_Regels: 1.55, blz 17)

In de definitie sociale huurwoningen wordt geregeld dat de sociale huurwoningen voor 50 jaar gegarandeerd moeten worden. Het Wijkberaad onderschrijft deze Regel van harte, vanuit de gedachte dat Bezuidenhout een wijk is, en wil zijn, waar het voor een ieder goed wonen en leven is.

Reactie

Wij hebben kennisgenomen van deze opmerking.

vv. Zienswijze

Afwijken van regels (Regels, artikel 10)

In de praktijk lijkt gewerkt te worden met een marge van 10% waarbinnen 'bevoegd gezag' mag afwijken van de eisen en Regels. Bij bijvoorbeeld de bouwhoogte is deze bevoegdheid tot afwijken ingeperkt.

Reactie

De algemene regels van het bestemmingsplan bevatten geen afwijkingsmogelijkheid met een marge van 10%.

ww. Zienswijze

Gemeente, projectontwikkelaars en bewoners moeten weten waar ze aan toe zijn als een plan wordt goedgekeurd. Een marge van 10% kan bij op elkaar inwerkende afwijkingen leiden tot forse afwijkingen (het één + 10% en het ander - 10% kan tezamen een verschil geven van 20%!); waardoor het plan een uitwerking kan krijgen die als het in die vorm ter besluitvorming was voorgelegd, zou zijn afgewezen.

Het Wijkberaad ziet graag in de Regels opgenomen dat de genoemde marge voor bevoegd gezag op dit plan überhaupt niet van toepassing is, met andere woorden via Regels afdwingen dat geen afwijkingen van aantallen en percentages zijn toegestaan.

Reactie

Zie het vorige antwoord onder uu.

xx. Zienswijze

Conclusie

Op grond van het bovenstaande vragen wij u om het voorliggende ontwerp bestemmingsplan Anna van Hannoverstraat 4 (incl. MER en bijlagen) niet goed te keuren danwel vast te stellen. Wij verzoeken u om eerst een Gebiedsvisie Laan van NOI op en vast te stellen, als ook een Voorzieningenplan voor het CID.

Reactie

Zie het antwoord op de zienswijze Leidschendam - Voorburg onder a.

Conclusie

Gelet op het voorgaande adviseert het college de gemeenteraad de zienswijze ongegrond te verklaren.

9. Ra. 10524062 Provincie Zuid-Holland

De volledige zienswijze is als bijlage opgenomen.

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

a. Zienswijze

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro is bij brief van 21 juli 2022 al aangegeven dat het voorontwerpbestemmingsplan onvoldoende rekening houdt met de betrokken provinciale ruimtelijke belangen en het college verzocht om het plan op deze onderdelen aan te passen. Wij hebben geconstateerd dat hieraan niet afdoende gevolg is gegeven. Daarom dienen wij tegen het ontwerpplan een zienswijze in.

Reactie

Voor de wijze waarop met de zienswijze wordt omgegaan wordt verwezen naar de beantwoording onder punt b, c en d.

b. Zienswijze

Detailhandel

De opmerkingen uit de provinciale vooroverlegreactie met betrekking tot de afhaalpunten en ondergeschikte detailhandel bij bedrijfsactiviteiten zijn goed verwerkt. Echter mist nog wel een omschrijving van 'afhaalpunt', wij vragen een omschrijving nog toe te voegen.

Reactie

Aan de regels van het bestemmingsplan wordt een definitie van afhaalpunt toegevoegd, dat als volgt komt te luiden:

“een locatie waar uitsluitend via internet bestelde goederen afgehaald of geretourneerd kunnen worden, waarbij logistiek en opslag van deze goederen plaatsvindt en waarbij geen sprake is van uitstalling ter verkoop”;

c. Zienswijze

Kleinschalige detailhandel

Artikel 6.13 lid 3 sub b van de verordening geeft aan dat kleinschalige detailhandel onder andere mogelijk is;

1. in de vorm van een gemakswinkel;
2. bij sport-, culturele, medische, onderwijs, recreatie- en vrije tijdsvoorzieningen, alsmede andere locaties met veel bezoekers of passanten, met een assortiment dat aansluit op de aard van deze voorzieningen of locaties;

De toelichting van de verordening stelt hierover het volgende:

De maximale omvang van kleinschalige detailhandel is niet vastgelegd in de verordening, om ruimte te

laten voor maatwerk. Als richtsnoer kan 200 m² worden aangehouden. Ook het aantal vestigingen is afhankelijk van maatwerk en daarom niet vastgelegd in de verordening.

Op locaties met veel passanten en bezoekers, zoals de grote treinstations, zijn meerdere vestigingen passend. Op andere locaties, zoals een benzinestation, zal het aantal vestigingen in het algemeen beperkt blijven tot één.

Kleinschalige detailhandel past bij een stationsomgeving als deze. In het voorliggend ontwerp bestemmingsplan wordt direct 500m² bvo detailhandel mogelijk gemaakt, met een afwijkingmogelijkheid om nog eens 400m² bvo mogelijk te maken. In het bestemmingsplan wordt deze echter bestemd als 'detailhandel' en niet als 'stationsgerelateerde detailhandel' of op een andere manier aangegeven en geborgd dat het dient te gaan om een assortiment dat aansluit op de aard van de voorzieningen of locatie.

Reactie

Artikel 6.13 lid 1 sub b van uw verordening bepaald dat nieuwe wijkgebonden detailhandel bij nieuwe wijken gerealiseerd kan worden.

Wij beschouwen het SoZa complex, met de nabijgelegen ontwikkelingen in de Van Alphenstraat als een nieuwe woonwijk. Deze woonwijk is weliswaar verticaal ontworpen, maar bevat in de komende jaren circa 3000 woningen. Deze woonwijk heeft dan ook behoefte aan wijkwinkelvoorzieningen. Het voorliggende bestemmingsplan biedt de mogelijkheid nieuwe wijkwinkelvoorzieningen van 500m², met een mogelijke uitbreiding van 400m² te realiseren.

Aan de regels zal worden toegevoegd dat uitsluitend primair dagelijkse boodschappen toegestaan zijn, voor zover het detailhandel betreft.

Aan de toelichting wordt het rapport van Sweco als bijlage toegevoegd, dat onderbouwt dat detailhandelsvoorzieningen gericht op dagelijkse boodschappen in dit gebied passend zijn.

d. Zienswijze

Bovendien kan de beoogde detailhandel in het gehele plangebied, binnen de bestemming Gemengd, geplaatst worden en dus niet bij het station. In de toelichting bij het bestemmingsplan staat wel het volgende opgenomen in paragraaf 3.2: De commerciële functies detailhandel en horeca zijn georiënteerd op het stationsplein, de hoofdroute van de loopstromen. Om aan te sluiten bij de regels uit de verordening ten aanzien van kleinschalige detailhandel zien wij deze punten nog graag geborgd in de planregels en verzoeken daarmee het bestemmingsplan op deze punten aan te vullen.

Daarnaast staat in paragraaf 3.2 van de toelichting bij het bestemmingsplan opgenomen dat er bij de beoogde detailhandel een maximale vestigingsgrootte van 200m² geldt, dit sluit aan bij het richtsnoer dat wordt gegeven in de toelichting bij de verordening. In de planregels bij het bestemmingsplan is deze maximering wel opgenomen voor ondergeschikte detailhandel bij dienstverlenende functies maar niet voor kleinschalige detailhandel. Wij verzoeken het bestemmingsplan ook op dit punt nog aan te vullen en in de planregels de maximale vestigingsgrootte voor (kleinschalige) detailhandel op te nemen.

Reactie

In de regels (zie artikel 4.6 onder b) is een afwijkingmogelijkheid opgenomen voor het vergroten van het winkeloppeervlak tot 900 m², (onder voorwaarde dat de toevoeging van het extra oppervlak nader onderbouwd en nader gemotiveerd is in relatie tot bestaande winkelconcentraties, het toe te voegen oppervlak detailhandel het woon- en leefklimaat niet onevenredig aantast en niet leidt tot

onaanvaardbare leegstand in reeds aanwezige winkelvoorzieningen en dat de toevoeging van het extra oppervlak detailhandel leidt tot levendige plinten.

Uitgaande van de realisering van een nieuwe winkelvoorziening conform Artikel 6.13 lid 1 sub b van uw verordening is daarbij een regeling van de unitgrootte niet aan de orde. Daarom is deze ook niet (meer) vastgelegd in de regels.

e. Zienswijze

Conclusie

Op basis van de aangeboden gegevens constateren wij dat het ontwerpbestemmingsplan op genoemde onderdelen niet in overeenstemming is met het provinciaal (ruimtelijk) beoordelingskader en daarom verzoeken wij u om het bestemmingsplan bij de vaststelling alsnog op deze punten aan te vullen.

Reactie

Wij gaan er vanuit dat door bovenstaande insteek en wijzigingen wel wordt voldaan aan het provinciaal beleid.

Conclusie

Gelet op het voorgaande adviseert het college de gemeenteraad de zienswijze deels gegrond en deels ongegrond te verklaren.

Naar aanleiding van de zienswijze is aan de toelichting van het bestemmingsplan het rapport 'Commerciële voorzieningenstudie Central Innovation District Den Haag Juni 2023' toegevoegd. Paragraaf 4.2.2. Omgevingsverordening Zuid-Holland' onder 6.13 Detailhandel is gewijzigd. Aan de regels is artikel 1.5 Afhaalpunt toegevoegd, waarin een definitie van een afhaalpunt is opgenomen.

Aan de regels is artikel 4.4 lid i toegevoegd, waarin is bepaald dat uitsluitend primair dagelijkse boodschappen zijn toegestaan.

10. Ra. 10524090 Bewoners Schenkkade

De volledige zienswijze is al bijlage opgenomen.

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

a. Zienswijze

Zienswijze Stichting Wijkberaad Bezuidenhout

Als bewoners hebben wij kennis genomen van de door de Stichting Wijkberaad Bezuidenhout ("Wijkberaad") ingediende zienswijze. Een deel daarvan hebben wij, met toestemming van het Wijkberaad, overgenomen.

Zo sluiten wij ons aan bij de opmerking van het Wijkberaad dat de gemeente Den Haag bij dit project te weinig regie voert, wat al blijkt uit het omschreven doel van het Plan: "Het mogelijk maken van de voorgenomen herontwikkeling". De gemeente laat zich leiden door de projectontwikkelaar (VORM) die de realisatie van de Nieuwbouw verzorgt. Dat is niet alleen zichtbaar in het Plan zelf, maar ook in rapporten die als bijlagen daarvan zijn opgenomen. Zo is opmerkelijk dat de gemeente het aan VORM heeft overgelaten een berekening te maken van de te verwachten extra parkeerdruk, leidend tot het door VORM bepaalde aantal in haar Nieuwbouw te realiseren parkeerplaatsen. Het ligt voor de hand dat VORM er belang bij heeft zoveel mogelijk BVO te kunnen verhuren of verkopen en wij achten het daarom onjuist dat de gemeente kennelijk meent hier zelf geen regie in te hoeven voeren. Hierop

wordt hierna teruggekomen. Een bestemmingsplan dient een sturend instrument te zijn voor de stadsplanologie en gebouwde omgeving, en de volgordelijkheid van plannen en procedures; geen administratief verslag van de plannen van een private bouwer, waarmee die plannen vooral worden gefaciliteerd. Het bestemmingsplan is bedoeld als sturingsinstrument. Ambitieniveaus binnen het Plan moeten vertaald worden in concrete, en juridisch toetsbare, eisen en regels.

Reactie

Op 16 december 2021 heeft de gemeenteraad het planuitwerkingskader Anna van Hannoverstraat 4 (PUK) vastgesteld. In het PUK zijn ruimtelijke en programmatische kaders vastgelegd waarbinnen de ontwikkeling dient plaats te vinden. De gemeente heeft hierin actief de regie gevoerd en is samen met de betrokken partijen tot een herontwikkeling van de kavel gekomen. Het bestemmingsplan is de juridische vertaling van het PUK, waarin de gemeente de kaders voor de herontwikkeling van de kavel heeft vastgelegd. Het voorliggende bestemmingsplan is gericht op het mogelijk maken van herontwikkeling van de kavel, vandaar dat in de toelichting als doel 'Het mogelijk maken van de voorgenomen herontwikkeling' is opgenomen.

Er is geen sprake van dat de gemeente zich laat leiden door projectontwikkelaars.

We zijn als gemeente verplicht kosten, ook voor het opstellen van het bestemmingsplan, te verhalen op de ontwikkelende partij. Het is daarbij een gebruikelijke werkwijze dat de ontwikkelende partij de voor het bestemmingsplan benodigde onderzoeken aanlevert, waaronder ook de berekening van de verwachte parkeerdruk.

In het kader van het bestemmingsplan is het belangrijk dat aangetoond kan worden dat het maximaal benodigde aantal parkeerplaatsen binnen het plangebied te realiseren is. Bij de aanvraag omgevingsvergunning zal aangetoond moeten worden dat het juiste aantal parkeerplaatsen gerealiseerd wordt conform de normen uit de Nota parkeernormen CID en Binckhorst.

b. Zienswijze

Toelichting algemeen

Wij sluiten ons aan bij de analyse van het Wijkberaad dat het bestemmingsplan veel vaag taalgebruik bevat en vooral de term 'duurzaam' misleidend gebruikt wordt nu er volgens het Plan sprake is van achteruitgang ten opzichte van de huidige situatie voor wat betreft een aantal duurzaamheidsaspecten: in het Plan wordt erkend dat bepaalde normen niet gehaald gaan worden.

Reactie

In de toelichting van het bestemmingsplan wordt zowel ingegaan op de relevante beleidskaders (hoofdstuk 4 van de toelichting), op de relevante Omgevingsaspecten, maar wordt ook een beschrijving van de bestaande situatie als de toekomstige situatie gegeven. Er zijn naast het bestemmingsplan andere instrumenten om de duurzaamheidsaspecten te regelen; via een anterieure overeenkomst en het bouwbesluit. Omdat bepaalde duurzaamheidsaspecten niet via het bestemmingsplan te regelen zijn, zijn hierover afspraken gemaakt in de Anterieure Overeenkomst. Daarnaast gelden er wettelijke eisen ten aanzien duurzaamheid, zoals BENG en MilieuPrestatie Gebouwen, voor nieuwbouw, hieraan zal moeten worden voldaan bij het indienen van de omgevingsvergunning.

Waar mogelijk heeft er via het bestemmingsplan een vertaling van beleid plaatsgevonden in de regels (zie bijvoorbeeld de artikelen 4.7, 4.8 en 4.9).

Onduidelijk is welke normen volgens indiener niet behaald zouden worden. Het plan voldoet aan alle wettelijke eisen en daarbij horende normen, inclusief eventuele beleidsmatig/wettelijk toegestane afwijkingen daarvan.

c. Zienswijze

Het is in het belang van ons als bewoners - maar ook van toekomstige bewoners - dat de huidige niveaus als ondergrens gelden voor wat betreft duurzaamheidsaspecten en – ambities.

Reactie

In het Planuitwerkingskader zijn de ambities voor deze ontwikkeling vastgelegd, waaronder ambities ten aanzien van duurzaamheidsaspecten. De keuze ten aanzien van de te hanteren niveaus die als ondergrens (dienen te) gelden worden niet in het kader van het bestemmingsplan gemaakt, Het bestemmingsplan is een uitwerking van de kaders die in het Planuitwerkingskader zijn opgenomen.

Zie ook de reactie op de zienswijze Wijkberaad Bezuidenhout onder d.

d. Zienswijze

Bouwplan in relatie tot ontwerp bestemmingsplan, gebied CID en Bezuidenhout
(Toelichting H.3, Par. 3.2, Programma, Plinten; Bijlage 1 - plintenvisie)

Men wil mogelijk maken dat er een mix van functies komt. Duidelijkheid over de gevels ontbreekt echter, zodat niet gegarandeerd is dat de plint transparant en levendig wordt.

Een bepaalde hoeveelheid publiekstoegankelijke functies is geen garantie dat de plint op die locatie transparant is. In de plankaart worden geen locaties aangegeven waar de gevel op plintniveau transparant moet zijn. Wij verzoeken de gemeente heldere regels en een plankaart voor de plint vast te stellen.

Reactie

Het bestemmingsplan bevat diverse regels over de invulling en uitstraling van de plinten. De plintenvisie is opgenomen als bijlage op de toelichting en tevens is in de begripsbepaling is de plint als volgt omschreven het onderste gedeelte van een gebouw dat gezien vanaf maaiveldniveau, als bepalend kan worden aangemerkt voor de beleving in stedenbouwkundige, architectonische en functionele zin: de eerste en tweede bouwlaag van het gebouw. In het beeldkwaliteitsdocument zijn kwalitatieve eisen opgenomen die bijdragen aan de levendigheid van de plint en zal als toetsingskader dienen voor de welstand bij de vergunningaanvraag. Zo is in het beeldkwaliteitsdocument bepaald dat ‘de gebouwen en het landschapsontwerp op elkaar reageren met doorzichten, gevelstructuur, raster en openingen om hoofdentrees en functies in de plint zichtbaar te maken. De programmatische invulling van de begane grond is divers, uitnodigend, open en toegankelijk’ (hoofdstuk 2 Verblijfskwaliteit – interactie openbare ruimte en het gebouw). Uitgaande hiervan zullen door de huidige bestemmingsregeling, waarin diverse regels zijn opgenomen over de invulling van de plint, in combinatie met het beeldkwaliteitsdocument de doelstellingen ten aanzien van transparante en levendige plinten in het plangebied worden bereikt.

e. Zienswijze

Bij de vaststelling van de Structuurvisie CID (RIS307135) heeft de raad het college van B&W opgedragen bij de uitvoering als volgt te werk te gaan:

“e. inzichtelijk te maken dat het aantal vierkante meters groene ruimte in het CID minimaal gelijk blijft en hierover bij besluiten (zoals gebiedsvisies, NVU's en PUK's) te rapporteren.

De planlocatie ligt binnen het CID. Het aantal m² groen in het CID-gebied moet minimaal gelijk blijven. Uit de toelichting op het Plan blijkt dat het aantal m² groene ruimte afneemt van 12,9 m² naar 11,4 m².

Uit het plan blijkt verder dat de hoeveelheid bestemd groen afneemt van 2.314 m² naar ca. 1050 m² in het plangebied. In het toepasselijke PUK staat dat het areaal openbaar groen moet worden uitgebreid. Overigens begrijpen wij dat de Haagse referentienorm voor groen 16 m² per woning bedraagt. Hoe denkt de gemeente dit te gaan compenseren in de directe omgeving van de Nieuwbouw?

Reactie

Met betrekking tot de opmerking 'Bij de vaststelling van de Structuurvisie CID (RIS307135) heeft de raad het college van B&W opgedragen bij de uitvoering als volgt te werk te gaan: "e. inzichtelijk te maken dat het aantal vierkante meters groene ruimte in het CID minimaal gelijk blijft en hierover bij besluiten (zoals gebiedsvisies, NVU's en PUK's) te rapporteren.' wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze Stichting Wijkberaad Bezuidenhout onder n:

Conform de structuurvisie CID (RIS307135, p. 6) wordt bij de ontwikkeling van het CID gewerkt aan een hoogwaardige groene buitenruimte met een hoge gebruiks- en ecologische waarde met op gebiedsniveau een norm voor openbaar groen van 8 m² per woning. Uw aanname van dat de referentienorm voor groen 16 m² per woning bedraagt, klopt niet. In paragraaf 4.4.20.2 is de berekening op basis van groennorm weergegeven en hoe de ontwikkeling in dit bestemmingsplan zich verhoudt tot deze groennorm. Daarbij is ook rekening gehouden met reeds vergunde bouwplannen en ontwikkelingen die parallel met dit bestemmingsplan in procedure zijn. In de genoemde paragraaf is berekend wat de vergunde en in procedure zijnde ontwikkelingen betekenen voor de kwantitatieve verhouding groen/woningen in het CID. Op basis van de uitgangssituatie bij vaststelling van de structuurvisie CID in 2021 en de reeds vergunde bouwplannen zou op gebiedsniveau CID sprake zijn van 12,9 m² groen per woning. Vervolgens is in beeld gebracht wat het effect is van de twee in 2022 verleende vergunningen (The Grace en Waldorp four) in combinatie met de 3 lopende bestemmingsplannen en grote ingrepen in de openbare ruimte waarvoor de financiering reeds is vastgelegd. Hieruit blijkt dat de verhouding groen/woningen na uitvoering van deze projecten boven de 8 m² groen per woning blijft in het CID. Dit blijkt eveneens uit het recente Voorzieningenonderzoek CID d.d. 23 augustus 2023, RIS316628.

Specifiek voor dit project geldt aanvullend dat door de realisering van het bouwplan dat dit bestemmingsplan mogelijk maakt, meer groen zal worden gerealiseerd op het kavel dan nu aanwezig is en zal tevens sprake zijn van een veel hogere ecologische waarde van dat groen. Dit groen bestaat onder andere uit 2 daktuinen en groen op straatniveau aan de zijde van de Schenk, waarbij de daktuinen niet in de berekening van het groen zijn meegenomen maar de aanleg ervan wel in de regels van het bestemmingsplan is vastgelegd.

f. Zienswijze

Uit de stukken wordt niet duidelijk hoe de berekening van m² groen tot stand is gekomen. Wij verzoeken de gemeente duidelijk te maken hoe de berekening tot stand is gekomen met een opgave van het aantal m² aaneengesloten stukken groen waar men van is uitgegaan.

Reactie

Voor groen staat in de Structuurvisie CID een groennorm van 8 m² op gebiedsniveau. In het bestemmingsplan is een berekening toegevoegd waaruit blijkt dat er voldoende groen is op dat niveau. De duidelijkheid over de berekening groen, zowel voor andere ontwikkelingen op termijn als

voor Soza-locatie, wordt gegeven met het voorzieningenonderzoek CID d.d. 23 augustus 2023, RIS316628. Dit onderzoek is 28 september jl aan de raad aangeboden.

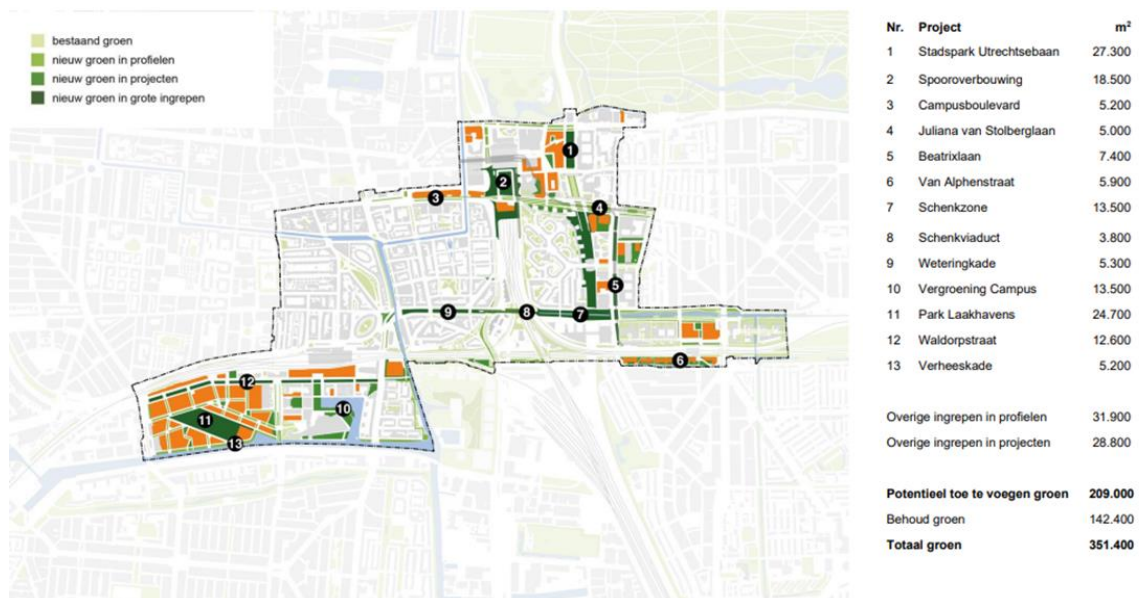
Onderstaande tabel geeft de verduidelijking met daarbij ook een kaartmateriaal, toegevoegd van het Voorzieningenonderzoek CID (pagina 33). Te zien is dat bij realisatie van alle plannen, die verleend zijn of in procedure in 2022 of 2023 er voor SoZa-locatie ruim voldoende groen is op het CID-niveau. Met realisatie van extra groen waarvoor al financiering is er een normatief overschot van 43,7% en zonder rekeningen te houden met deze plannen is er een normatief overschot van 31%.

Het kaartmateriaal laat met relatief veel groen in de directe omgeving zien dat er nog veel hoger metrage groen per woning is in de directe omgeving van SOZa-locatie.

Voor de groenbalans voor het hele CID geldt conform het voorzieningenonderzoek het volgende. Bij realisatie van alle woonplannen en alle groenambities is er een normatief overschot van 44% aan groenplannen. Hierbij is het Haagse Bos en grootste deel van Groene Schenk niet meegerekend, omdat deze buiten de grenzen van het CID zit. Ook is alleen gerekend met oppervlakte groen en niet met binnen en daktuinen en alleen maaiveldgroen (geen boomkronen). Ook is er dan gerekend met een snijverlies van 10%)

	Aantal Woningen	Oppervlakte groen (exclusief binnenduinen en daktuinen)	M2 oppervlakte groen/woning	Normatief groen overschot in %
Nul Situatie Structuurvisie	13.362	200.400	15,0	87,5%
Autonome ontwikkelingen, vergunde/gerealise erde projecten	655	2.400		
geen onderdeel van Structuurvisie	268	0		
CID	400	1.200		
Grotius Adagio KJ-plein Leemansplein 2 en 3 (Vijverhof) Waldorp Four (verleend in 2019)	155			
	808	-1.900		
Totaal referentie situatie	15.648	202.100	12,9	61,2%

Bouwprojecten (verleend of in procedure in 2022/2023)				
Rijswijkseweg 60 (The Grace)	1411	2270		
Waldorp Four (2022)	369	1200		
Escher Gardens	1250	0		
Juliana van Stolberglaan (KC- locatie)	0	2300		
Anna van Hannoverstraat (SoZa)	1250	1100		
Subtotaal	19.928	208.970	10,5	31,5%
Grote Or- projecten (financiering/beko stiging geregeld)				
Stadscampus Laakhavens		12.000		
Waldorpstraat Oost		5.800		
Totaal	19.878	226.770	11,4	43,7%



Figuur 6: Totaalkaart groen in het CID, met potentieel nieuw groen en behoud van groen.

Bovenstaande wordt als aanvulling opgenomen in paragraaf 4.4.20.2 van de toelichting van het bestemmingsplan.

g. Zienswijze

Naar onze mening dienen mitigerende maatregelen te worden genomen om aan de door de gemeente zelf gestelde eisen te kunnen voldoen die onderdeel zijn van de Gebiedsvisie Laan van NOI en het definitieve bestemmingsplan.

Reactie

Zoals onder f. is aangegeven blijft de verhouding groen per woning in het CID ook na uitvoering van projecten boven de 8m2 groen per woning. Het treffen van mitigerende maatregelen is niet aan de orde.

h. Zienswijze

Het vermelde pocktparkje/ pleintje lijkt te worden gesitueerd op een slechte plek in het plangebied. Kan de gemeente verduidelijken en garanderen dat dit parkje de gehele traverse tussen de gebouwen (aansluitend op Ingang NS aan de Voorburgse zijde) beslaat, althans in die gehele traverse sprake is van voldoende groenvoorziening, zoals o.m. wij als bewoners op inspraakavonden gegarandeerd hebben gekregen? Licht het parkje aan of op looproutes en hebben de functies in de plinten bij dit deel van het plein/ parkje daarmee een relatie (zie ook onze opmerkingen m.b.t. de plinten)? Wij verzoeken de gemeente dat in het definitieve bestemmingsplan mee te nemen en te garanderen.

Reactie

Zie met betrekking tot de ligging van het pocket-park de beantwoording van de zienswijze van het Wijkberaad Bezuidenhout onder z en de zienswijze van AVN onder c:

Het pocket-park maakt deel uit van het openbare ruimte plan en de inrichting vindt in nadere afstemming plaats met de gemeente. Aspecten die zijn meegegeven tijdens de participatieavonden zijn meegenomen in het conceptontwerp voor de inrichting van de openbare ruimte. Hierin is aandacht voor een goede aansluiting ten opzichte van de plinten en tevens de looproutes in het gebied. Over het openbare ruimte plan zal nader worden geparticipeerd met betrokkenen. Zoals in het PUK (planuitwerkingskader vastgesteld 2 sept 2021 RIS 309866) is vastgesteld zal het gebied in en rondom het plangebied vergroenen en toegankelijker worden. De toekomstige aanvraag zal moeten voldoen aan de eisen van Eyeline Skyline en natuurinclusief bouwen. Daarmee stuurt de gemeente op een kwalitatieve groene invulling van het plangebied.

Het bestemmingsplan faciliteert dat er een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte mogelijk wordt gemaakt door het toekennen van bestemmingen, gebruiks- en bouwvoorschriften, maar geeft geen voorschriften over de definitieve uitwerking.

In de huidige situatie staat het kantoorgebouw tussen twee groene verbindingen, de schenkzone en groenzone langs de van Alphenstraat. Vanuit het nieuwe binnengebied wordt het station met de omgeving verbonden op verschillende schaalniveaus: via een doorsteek van de stationsentree naar de groene verblijfsplek aan de Schenk. De doorsteek zorgt voor een verbeterde zichtbaarheid van het station vanaf de Schenkkade. De structuur van de openbare ruimte wordt fijnmaziger en het gebied wordt beter doorwaadbaar dan in de bestaande situatie. Het nieuwe pocket-park is gericht op verblijven: een huiskamer voor de buurt in het groen. Het ligt in de avondzon aan de rand van de Schenkzone. Op het pocket-park zal een intieme atmosfeer aanwezig zijn met water, groen, informele zitplekken en terrassen. De nieuwe gebouwen leveren een bijdrage aan de toekomstige campusidentiteit, waarbij ontmoeten centraal staat. Het zogenoemde pocketpark, is een kleinschalig

rustpunt in een hoogstedelijk milieu. Er zal sprake zijn van goede overgangen van publiek naar privaat.

Uit het windhinderonderzoek (bijlage 14 bij de toelichting) blijkt dat ter plaatse van het pocket-park/pleintje in alle onderzochte varianten sprake is van een goed windklimaat, zowel voor de activiteit doorlopen als slenteren. Uit bijlage 2 Schaduwval van het bezonningsonderzoek (bijlage 15 bij de toelichting) blijkt dat ter plaatse van het pocket-park/pleintje het hele jaar door enige tijd gedurende de dag sprake zal zijn van schaduwhinder. Echter, vanaf 21 juni 15.00 uur is een gedeelte van het pocket-park schaduwvrij (het pocketpark ligt in de avondzon). Gelet op het ontbreken van windhinder en gedeeltelijke bezonning in de zomerperiode is er in voldoende mate sprake van een prettig verblijfklimaat. Hierbij wordt opgemerkt dat schaduw niet zondermeer negatief wordt beoordeeld.

Ook in het beeldkwaliteitsdocument is aandacht voor de aantrekkelijkheid van het binnengebied. Het gebied aan de Anna van Hannoverstraat, naast het station Laan van NOI, en de entree van de nieuwe tussenstraat zullen een levendig en hoogstedelijk gebied worden. Hier komen alle verkeersstromen samen en is ruimte gecreëerd voor aantrekkelijk functies op de begane grond. Er is ruimte voor horeca en winkels in aantrekkelijke ontworpen plinten. Het is een plek waar mensen kunnen samenkomen om elkaar te ontmoeten. Aan de zijde van de Schenk, wordt de openbare ruimte meer natuurlijk aansluitend op de groene Schenkzone. Op het binnenplein en aan de Schenkkade zijn functies meer gericht op deze kwaliteiten van de omgeving met bijvoorbeeld kleinschalige horeca.

Met alle verschillende sturingsmiddelen en goede samenwerking met de ontwikkelende partij, heeft de gemeente vertrouwen in de totstandkoming van een aantrekkelijke openbare ruimte.

i. Zienswijze

Als bewoners schrikken wij van de berekende toename van het aantal verkeersbewegingen (bijna 2.500 extra voertuigen per etmaal). Dat getal roept bovendien vragen op omdat onder H.5.4. (p.85) van het Plan blijkt dat er voor wat betreft de vaststelling omtrent verslechtering van de luchtkwaliteit door de Nieuwbouw gerekend is met twee scenario's; één daarvan gaat uit van 2.465 vervoersbewegingen per etmaal, maar er is ook een scenario waarin dat getal uitkomt op 2.995 vervoersbewegingen per etmaal. Dat roept vragen op en wij willen graag met welk getal zou moeten worden c.q. of gegarandeerd kan worden dat het laagste getal van toepassing zal zijn, nu dit is gebaseerd op de keuze van de ontwikkeling van de Nieuwbouw.

Reactie

Het luchtkwaliteit onderzoek zoals opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan is uitgevoerd voor twee scenario's. Een scenario waarbij is uitgegaan van maximaal 1320 woningen en een maatschappelijk en/of economisch programma van totaal 30.000 m2 bvo totaal (waarvan 24.000m2 kantoor). Het tweede scenario is gebaseerd op 1.200 woningen, 30.000 m2 maatschappelijk en/of economisch programma (waarvan 28.000m2 kantoor).

Er is echter geen sprake van bijna 2.500 extra voertuigen per etmaal. In het verleden was er ook sprake van verkeer van en naar het kantoorpand (berekend op 1.176 motorvoertuigen (weekdagintensiteit) per etmaal).

Op basis van het bestemmingsplan is een programma mogelijk van maximaal 1.200 woningen en maximaal 30.000 m2 voorzieningen (waaronder maximaal 24.000 m2 kantoor). Dit programma

leidt tot 2370 motorvoertuigbewegingen per etmaal (weekdagintensiteit)., Zie memo Witteveen en Bos, d.d. 13-09-2023 die als bij het bestemmingsplan is opgenomen. Uitgaande hiervan is een derde berekening van de luchtkwaliteit gemaakt, die wederom aantoont dat er geen bijdrage van betekenis is door het plan. Deze berekening is gevoegd in de toelichting van het bestemmingsplan, zie de bijlagen (bijlage 11 van het vastgestelde bestemmingsplan).

j. Zienswijze

Uit het Plan blijkt dat veel aannames zijn gegaan m.b.t. mobiliteit. De aanwezigheid van Station Laan van NOI en de ligging van de Nieuwbouw gaan, dat lijkt de aanname in het Plan, er voor zorgen dat de bewoners van 1.200 woningen en de medewerkers van bedrijven 24.000 m2 kantoorruimte bijna allemaal de trein of de fiets gaan nemen om van en naar hun woning of werk te komen. Als bewoners juichen we verminderd autogebruik, verminderde parkeerdruk, een schonere lucht, minder verkeerscongestie en minder ongelukken in het verkeer toe. We begrijpen dat het creëren van extra parkeerplaatsen er niet toe leidt dat men wordt gestimuleerd om de auto te laten staan. Maar we begrijpen een aantal uitgangspunten in het Plan in dit verband niet en verzoeken om toelichtingen en onderbouwing en, zo nodig, aanpassingen wanneer de cijfers en bevindingen niet kloppen met de aannames of conclusies van de gemeente.

Zo wordt de Anna van Hannoverstraat afgesloten voor verkeer. Er wordt aan de zijde van de Schenkkade een parkeergarage voor de nieuwbouw gelokaliseerd. Het is evident dat dit tot een enorme toename van het verkeer vanaf en naar de Utrechtsebaan gaat leiden. De mogelijkheden om de locatie te bereiken nemen daardoor helemaal niet af; hoogstens neemt de mogelijkheid af om het station Laan van NOI met de auto te bereiken. Wij achten het onbegrijpelijk dat het Plan vermeldt: “Op de Schenkkade en de Laan van NOI zullen de intensiteiten licht toenemen. Door deze verschuiving van concentratie van verkeer wordt het criterium ‘mate van congestie autoverkeer op hoofdwegen’ positief beoordeeld (+)”. Wij willen graag uitgelegd zien welke aannames hieraan ten grondslag liggen, als tegelijk een toename van het aantal verkeersbewegingen met minstens 2.500 auto's per etmaal wordt voorzien. De betreffende aanname wordt overigens verderop in het plan tegen gesproken (zie hierna).

Reactie

De mate van ‘congestie autoverkeer op hoofdwegen’ is niet beoordeeld. Zie hiervoor paragraaf 5.1.4.1.2 Mobiliteit en bereikbaarheid en bijlage 2 bij de toelichting ‘Anna van Hannoverstraat 4, Den Haag Milieueffectrapport’. Wel is de verkeersafwikkeling van het autoverkeer op hoofdwegen in de schil rond het plangebied beoordeeld. Vanwege het effect van de ontwikkeling op het kruispunt Schenkkade/ Laan van NOI en de bereikbaarheid van de parkeergarage is het plan op dit punt negatief beoordeeld (-). Zie paragraaf 6.2.4 Autobereikbaarheid Milieueffectrapport, bijlage 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan.

Door gericht in te zetten op mobiliteitsmaatregelen en het in combinatie daarmee beperkt faciliteren van autoparkeren wordt het autogebruik op de Soza locatie conform gemeentelijk beleid ontmoedigd. Daarom worden er circa 392 parkeerplekken gerealiseerd. Dit leidt (mede) ook tot een beperkte verkeersgeneratie van 2.370 voertuigbewegingen per etmaal.

De toename van het verkeer is gelet op de spreiding in richting en tijdstip beperkt ten opzichte van het al aanwezige verkeer. Daarbij geldt dat het huidige gebouw, als dat gewoon weer geheel in gebruik genomen zou worden als kantoor, conform de bestemming ook verkeer zou generen, juist in de spits en veel minder gespreid in richting en tijdstip.

k. Zienswijze

Welke maatregelen denkt de gemeente voor verkeersopstoppen, met name vanuit en naar de Utrechtsebaan te gaan nemen? Realiseert de gemeente zich dat verkeer dat naar de locatie rijdt – bijvoorbeeld naar de voorziene parkeergarage – via een U-bocht over de Schenkkade terug moet naar de Utrechtsebaan? Welke berekeningen en cijfers zijn er m.b.t. het aantal extra vervoersbewegingen pal voor onze deur? Heeft de gemeente eraan gedacht om aan de overzijde een tweebaansweg te realiseren, zodat er voor onze woningen een ventweg kan worden gecreëerd? Zo nee, waarom niet? Is de gemeente ten minste bereid zodanige verkeersmaatregelen te treffen dat er niet- zoals nu al het geval is – alleen elke ochtend, maar straks ook elke avond een enorme file voor onze voordeuren zal komen te staan, met alle gezondheidseffecten van dien? Weet de gemeente überhaupt hoeveel deze extra auto's zich op enig moment naar verwachting aan beide zijden van de Schenkkade zullen bevinden?

Reactie

Uit de beoordeling van de verkeersafwikkeling van het autoverkeer (zie p. 70, paragraaf 6.2.4. van het Milieueffectrapport) blijkt dat het autoverkeer zich over de verschillende ontsluitingswegen rondom de planlocatie verspreidt. Naar verwachting gaat de toename van het verkeer op in de dagelijkse fluctuaties van het verkeer. Geconcludeerd wordt dat het verkeer zonder problemen kan worden afgewikkeld over de hoofdwegen in de omgeving.

Wel wordt verwacht dat het verkeer hoogstwaarschijnlijk vertraging oploopt bij kruispunt Schenkkade Laan van NOI, omdat de kruispuntbelasting in de avondspits zal toenemen als gevolg van de ontwikkeling (waarbij er wel sprake van een verbetering is ten opzichte van het kantoorgebruik). Vanwege de ontsluiting van de parkeergarage op de eenrichtingsweg Schenkkade moet al het vertrekkende verkeer van blok 1 langs dit kruispunt. Met name in de avondspits is dat een probleem omdat er dan veel vertrekkend verkeer uit de parkeergarage is. De wachtrijen staan in de spitsperiodes ruim voorbij de in- en uitgang van de parkeergarage.

De situatie op de kruising Schenkkade – Laan van NOI wordt gemonitord. Mocht er sprake zijn van een onbeheersbare situatie dan is het denkbaar dat de gemeente mitigerende maatregelen neemt, waarbij gedacht kan worden aan de instellingen van de verkeersregelininstallatie (stoplicht) of het toepassen van toeritdosering op de Schenkkade.

l. Zienswijze

Er wordt vanuit gegaan dat er 573 parkeerplaatsen in de Nieuwbouw worden gerealiseerd. Uit de op p.76 aangehouden getallen qua woningen en m2 BVO kantoren/ commercieel gebruik is op basis van de CID parkeernorm een berekening gemaakt. Die is gemaakt door VORM en niet door de gemeente. Waarom niet?

Reactie

Het is een gebruikelijke werkwijze dat de initiatiefnemer van de ontwikkeling de benodigde onderzoeken waaronder een parkeerberekening aanlevert. Overigens worden er uitgaande van het programma dat het bestemmingsplan toestaat geen 573 parkeerplekken gerealiseerd, maar conform normen en uitgangspunten mobiliteitsbeleid CID circa 392.

m. Zienswijze

Uitkomst parkeerberekening autoparkeren

Uit de berekening volgt dat de normatieve parkeerbehoefte 391 parkeerplaatsen voor het woonprogramma nodig is en 181 parkeerplaatsen voor het commerciële programma (totaal 573 parkeerplaatsen).

De tabel die hieraan ten grondslag ligt, is opgenomen op p. 77.

De getallen in die tabel zijn niet controleerbaar. Dat komt doordat de Gemeente in de CID Parkeernota Nota Parkeernormen CID en Binkhorst (RIS306160) is afgeweken van de Regeling Autoparkeernormen Den Haag 2021” (RIS 309547), als volgt:

De parkeernormen voor Wonen tussen de IC-stations worden verlaagd tot het werkelijk geconstateerde autobezit bij reeds gebouwde appartementen in dit gebied. Dit betekent in de praktijk een verlaging van 25 tot 50 procent van de parkeernorm afhankelijk van de woninggrootte. Ontwikkelaars van gebouwen in dit gebied wordt de mogelijkheid geboden om nog eens tot de helft van de aangepaste norm naar beneden af te wijken van de norm door die parkeereis af te kopen in de Voorziening Parkeren en Mobiliteitsmaatregelen (zie figuur 2). De bezoekersnorm bij woningen in het CID wordt verlaagd van 0,3 naar maximum 0,05 en als minimum 0,025. Voor studentenwoningen blijft de bezoekersnorm 0. De parkeernormen voor Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen (KBV) rond en tussen de IC-stations worden gehalveerd, behalve de norm voor kantoren, die wordt in plaats van een halvering van 0,6 naar 0,3 maximaal 0,4 parkeerplaats per 100 m². Ook van deze aangepaste normen kan tot de helft naar beneden worden afgeweken door die parkeereis af te kopen in de Voorziening Parkeren en Mobiliteitsmaatregelen.

met als motivering dat:

(p. 1 Nota) In het CID wordt voorgebouwd op de uitgangspunten voor mobiliteit die ook in de binnenstad worden gehanteerd. Bovendien (p.2) De bestaande parkeergarages in het CID worden niet allemaal goed benut. Dit blijkt uit een inventarisatie van het aantal vrije parkeerplaatsen in een groot aantal garages in het CID op verschillende momenten in de week. Er blijken op sommige momenten in totaal nog duizenden parkeerplaatsen beschikbaar te zijn. Bijvoorbeeld in het Laakhavengebied, maar ook in de garages rond het Centraal Station.

En:

(p.6 Nota) De Parkeernormen Den Haag hanteert een parkeernorm per woning voor bezoekers van 0,3 parkeerplaats. Dus voor elke 10 woningen (behalve studentenwoningen) zouden ook in het centrum 3 parkeerplaatsen voor bezoekers moeten worden gerealiseerd. Dit is niet realistisch en niet wenselijk in het centrum, waar het merendeel van de bezoekers per openbaar vervoer en fiets naartoe komt. Uit recente metingen van bezoek in woonbuurten met een betaald parkeerregeling in Enschede door parkeeradviesbureau Spark3 blijkt, dat de norm van 0,3 parkeerplaats per woning veel te hoog is. Uit metingen blijkt 1 parkeerplaats voor bezoekers per 10 woningen voldoende te zijn. In Amsterdam wordt sinds de vaststelling van hun Nota parkeernormen Auto in 2017 voor woningen in de gehele stad ook een bezoekersnorm van 0,1 gehanteerd. Omdat het CID gebied in de directe omgeving is van stations wordt de bezoekersnorm bij woningen verlaagd naar maximaal 0,05. Verder verlaging is mogelijk tot minimaal 0,025, door de helft van de norm af te kopen. Voor de Studentenwoningen blijft de bezoekersnorm 0. Door in te zetten op het gebruik van centrale parkeervoorzieningen op logische locaties in het CID wordt zoveel mogelijk van dubbelgebruik van de bezoekersparkeerplaatsen uitgegaan. Ook zal worden ingezet op het gebruik van P&R faciliteiten voor bezoekers van het CID. Als aangegeven: een afname van het autogebruik staan wij vóór, ook vanwege de parkeerdruk. Wij plaatsen echter grote vraagtekens bij de berekeningen van VORM. Het uitgangspunt dat bezoekers, als zij naar het centrum komen, de auto laten staan is al dubieus: de locatie van de Nieuwbouw is zeker voor niet-Haagse bezoekers geen ‘centrum’ (van de stad), waar zij kunnen verwachten slecht te zullen kunnen parkeren. Bovendien heeft VORM steeds de meest minimale getallen gehanteerd die in de Regeling Autoparkeernormen Den Haag 2021 (RIS 309547) en de Nota Parkeernormen CID en Binkhorst (RIS306160) zijn opgenomen. Wij vragen de gemeente een eigen berekening te maken en ten grondslag te leggen aan het aan VORM op te leggen minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen, waarbij de gemeente van realistische, en niet de meest minimale aannames uitgaat die aansluiten bij

een verwachte toename van minstens 2.500 vervoersbewegingen van gemotoriseerd verkeer per etmaal.

Reactie

De voorliggende ontwikkeling zal moeten voldoen aan het parkeerbeleid van de gemeente Den Haag. Voor het CID en de Binckhorst gelden de parkeernormen uit de Nota Parkeernormen CID en Binckhorst (RIS306160). In de regels van het bestemmingsplan is dit vastgelegd, zie artikel 7.1 onder f en g.

De berekening in de toelichting van het bestemmingsplan is een voorbeeldberekening, gebaseerd op een realistisch programma dat uitgaat van de maximale mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. Dit resulteert in circa 392 parkeerplaatsen uitgaande van normen en mobiliteitsmaatregelen zoals dubbelgebruik. Het definitieve programma, dat zal worden ingediend met de aanvraag omgevingsvergunning zal moeten voldoen aan het parkeerbeleid uit de Nota Parkeernormen CID en Binckhorst.

Het bestemmingsplan schrijft voor dat een bovengrondse parkeervoorziening niet meer dan 15.000m² BVO mag bedragen (artikel 4.4 lid o van de regels). Uitgaande van een ruimtegebruik van circa 25m² per parkeerplaats maakt het bestemmingsplan het mogelijk dat er bovengronds maximaal zeker de als maximaal berekende 431 parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Daarvoor is immers circa 11.000 m² nodig.

Zoals aangegeven onder j. is bij een programma met 1.200 woningen de verkeerstoename geen 2.500 verkeersbewegingen. Uitgaande van het maximale programma uit het bestemmingsplan bedraagt de verkeersproductie maximaal 2370 motorvoertuigen per etmaal (weekdag). Aangezien het huidige pand in het oorspronkelijke gebruik (ministerie) een verkeersgeneratie van 1.176 motorvoertuigen (weekdag etmaalintensiteit) had, is sprake van een toename van afgerond slechts 1194 motorvoertuigen. Daarbij moet worden bedacht dat door de verschillende functies in het nieuwe gebouw er waarschijnlijk veel meer spreiding in tijd en richting van de voertuigbewegingen zal zijn, wat juist ten goede zal komen van de doorstroming.

n. Zienswijze

In dat verband vragen wij de gemeente tevens te verduidelijken welke aannames met betrekking tot deelmobiliteit ten grondslag liggen aan het Plan. Welke statistieken heeft de gemeente gehanteerd bij hetgeen zij hierover in het Plan beschrijft? Er lijkt in het Plan op dit punt vooral sprake te zijn van wens-denken.

Reactie

In de Nota parkeernormen CID – Binckhorst (RIS RIS306160) zijn de uitgangspunten aannames van de gemeente met betrekking tot de inzet van deelmobiliteit beschreven. Op basis van dit beleid is het toegestaan deelmobiliteit toe te passen. De aanvraag omgevingsvergunning zal te zijner tijd aan het beleid getoetst worden.

o. Zienswijze

Verder verwachten wij van de gemeente dat minimaal wordt onderzocht hoe bewoners denken over uitsluitend vergunning-parkeren voor de directe omgeving van de locatie Nieuwbouw. We bedoelen dan niet dat er geen vergunningen worden verstrekt aan nieuwe bewoners of bezoekers (daar sluiten wij ons bij aan); we bedoelen dat daarnaast voor de bewoners van de al bestaande woningen een stelsel wordt gecreëerd waardoor er geen vrij parkeren meer mogelijk is op de Schenkkade en achterliggende

straten richting Bezuidenhout, behalve voor bewoners die een vergunning bezitten, met een daarbij passend boete- en handhavingsbeleid. Het Plan vermeldt daar helemaal niets over, terwijl het anders niet kan dan dat de gemeente zich realiseert dat er wel degelijk een toenemende parkeerdruk op de directe omgeving zal komen: weer vragen wij ons in dat verband af hoe het aantal extra vervoersbewegingen zich tot die verwachting verhoudt en willen wij graag uitleg over de vraag hoe de gemeente die parkeerdruk – als er geen vergunningparkeren zou komen – denkt te voorkomen.

Reactie

Het stelsel van deelauto's in combinatie van parkeren op eigen terrein en de uitsluiting van het geven van parkeervergunningen op straat moet een te hoge parkeerdruk op straat juist voorkomen. De gemeente zal uitgaande van staand beleid een straatparkeervergunning weigeren indien een bewoner woont in een gebouw dat een gebouwde parkeeroplossing bevat. Dat is aan de orde in dit plan.

In Den Haag wordt ingezet op het beïnvloeden van de modal split, met als doel het behalen van een modal shift, dit betekent: het vergroten van het aandeel voetgangers, fietsers en OV-gebruikers ten opzichte van het aandeel gemotoriseerd verkeer.

Dit is in Den Haag vastgelegd in de Strategie Mobiliteitstransitie 2022-2040 (RIS310664). En houdt onder meer in dat betekent er bij de inrichting van de openbare ruimte en gebouwen wordt uitgaan van het STOMP-principe: Stappen-Trappen-Ov-MaaS-Privéauto. In de eerste plaats wordt er voor de voetganger en fietser gekozen, gevolgd door het OV, deelmobiliteit en privéauto. Zo vormt de mens het startpunt. Lopen is de basis, voor wat langere afstanden bieden fiets, OV en auto de uitkomst. MaaS kan dit nog makkelijker maken. MaaS staat voor Mobility as a Service, Hiermee bedoelen we mobiliteit als dienstverlening in de brede zin. Een goed voorbeeld is deelmobiliteit. Bij deelmobiliteit maken meerdere mensen gebruik van dezelfde vervoermiddelen. Dit kan zowel een auto, (bak)fiets als scooter zijn. De privéauto geldt als sluitstuk, deze neemt namelijk de meeste ruimte in beslag.

Het parkeerbeleid zoals vastgelegd in "Parkeerstrategie 2021-2030" (RIS308711) ondersteunt deze modal shift richting langzaam verkeer. De visie in de nota is er op gericht van Den Haag een duurzaam bereikbare en een leefbare stad te maken door ervoor te zorgen dat reizigers een bewuste keuze kunnen maken voor de vervoerwijze en de route die het beste bij hen past.

De parkeernormen zoals vastgelegd in de parkeernormennota CID en Binckhorst (ris306160) geven verder invulling aan de mobiliteitstransitie, door het toepassen van normen die gebaseerd zijn op het autobezit bij reeds gerealiseerde woningen. In de regels van het bestemmingsplan is bepaald dat aan de normen uit deze nota voldaan zal moeten worden, zie artikel 7.1 lid f en g en artikel 8.1 lid c en d. Bij de uitwerking van het bouwplan zal beoordeeld worden of er qua aantallen parkeerplaatsen wordt voldaan aan het beleid. Het is niet nodig in het bestemmingsplan een concreet aantal parkeerplaatsen vast te klikken.

Door het beleid, voorziet het mobiliteitsaanbod in de vervoersvraag van de bewoners binnen en buiten het project, zodat geen overlast wordt veroorzaakt in Den Haag of Leidschendam-Voorburg. Daarnaast wordt in de wijken direct rond het plangebied in zowel Den Haag als Leidschendam-Voorburg een vorm van gereguleerd parkeren toegepast zodat er geen parkeeroverlast in de aangrenzende wijken is te verwachten.

In een ruime cirkel rondom de planlocatie, zowel in Den Haag als Leidschendam Voorburg is er sprake van een vorm van gereguleerd parkeren. Hiermee wordt er voor gezorgd, mocht er al sprake zijn van een te hoog autobezit dan er op basis van het parkeerbeleid (normen) wordt verwacht, dat er geen overlast in de omliggende wijken zal optreden.

Het CROW komt tot een acceptabele loopafstand tussen huis en geparkeerde auto van 100 tot 200 meter. De meest nabij gelegen parkeerplaatsen waar geen parkeerregime geldt, liggen op ongeveer

500 meter afstand van het plangebied. Deze parkeerplaatsen liggen te ver weg om als alternatief genoemd te kunnen worden.

p. Zienswijze

Er wordt in het Plan niets geregeld qua deelauto's en afkoop autoparkeerplekken. Gelet op de al bestaande parkeerdruk vragen wij u om, in afwijking van de diverse Regelingen en Nota's, in geen enkel geval afkoop toe te staan en om de afwijkingsmogelijkheid van artikel 10.1 sub e uit de regels te schrappen.

Reactie

Het gemeentelijk parkeerbeleid, voor dit plangebied geregeld in de Nota parkeernormen CID – Binckhorst (RIS306160), staat onder voorwaarden gebruik van deelauto's en afkoop van autoparkeerplekken toe.

Zoals in de beantwoording van zienswijze o. aangegeven zal door het beleid geen overlast worden veroorzaakt in de omgeving van het bouwplan. Er is geen noodzaak om geen afkoop toe te staan en om de afwijkingsmogelijkheid van artikel 10.1 sub e. uit de regels te schrappen. Wij zien geen noodzaak om af te wijken van het beleid ten aanzien van afkoop. Overigens ligt afkoop in deze situatie vanuit de uitgevoerde berekeningen en beschikbare ruimte ook niet in de rede.

q. Zienswijze

Onder 'Autobereikbaarheid' staat: "Het verkeer kan dan ook zonder problemen worden afgewikkeld over de hoofdwegen in de omgeving". Kan de gemeente uitleggen hoe dit te rijmen is met de vaststelling dat "de capaciteit van het kruispunt Schenkkade – Laan van NOI onvoldoende is" en dat "de verkeersafwikkeling op het kruispunt verslechtert"? Tegelijk zou "de doorstroming verbeteren" op dit kruispunt? De bevinden zijn tegenstrijdig en wij vragen ons af waar deze conclusies – of zijn het meer niet onderbouwde aannames – op zijn gebaseerd?

Reactie

In de beoordeling wordt onderscheid gemaakt tussen afwikkeling van verkeer over hoofdwegen en de kruispuntbelasting, zie ook paragraaf 6.2.4 Autobereikbaarheid uit het MER (bijlage 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan).

Aangegeven is dat de kruispunten meer bepalend zijn voor de verkeersafwikkeling dan de wegvakken (de hoofdwegen) en dat het effect van de omliggende kruispunten is geanalyseerd. Ook staat aangegeven dat de belasting op het kruispunt Schenkkade/ Laan van NOI toeneemt, met name in de avondspits, zie pagina 69 van het MER (bijlage 2 bij de toelichting). Zoals echter ook aangetoond in de toelichting onder verkeer (paragraaf 5.2) zijn de effecten van de herontwikkeling van SoZa op het kruispunt positief ten opzichte van het kantoorgebruik van het huidige pand.

r. Zienswijze

Is de gemeente bereid het kruispunt Schenkkade – Laan van NOI, richting U'baan, zodanig aan te passen dat er geen sprake meer is van twee banen die, op de Schenkkade vóór onze woningen, tot één baan versmallen? Dit zal de hoeveelheid verkeer daar niet doen afnemen, maar wel tot minder gevaarlijke situaties leiden die nu aan de orde van de dag zijn, omdat met vanaf de Schenkkade vanuit de kant IJscubweg richting Utrechtsebaan snel optrekt om ander auto's op het kruispunt in te halen. Ook in dit verband zou het beter zijn om dan dit deel van de Schenkkade een ventweg te maken.

Reactie

Het verkeersnetwerk van de gemeente Den Haag kent zogenaamde hoofdroutes voor nood- en hulpdiensten. De Schenkkade is zo'n hoofdroute. Bij eventuele aanpassingen aan de hoofdverkeersroutes wordt naar meerdere aspecten gekeken, waaronder verkeersveiligheid, maar ook doorstroming en toegankelijkheid. Dit gebeurt niet op basis van een enkel bouwplan, maar vanuit een integrale afweging over deze route. Uitgaande daarvan is versmalling naar 1 rijbaan vooralsnog niet aan de orde en ook niet gerelateerd aan het onderhavige plan.

s. Zienswijze

(Toelichting H.5, Par 5.1 e.v./5.4, Omgevingsaspecten/ MER/ Luchtkwaliteit; p.67-69, p.72/73, p.85/85)

5.1.4.1. Resultaten projectMER

5.1.4.1.1. Leefbaarheid en gezondheid

Luchtkwaliteit

De voorgenomen ontwikkeling draagt niet in betekende mate bij aan een verandering van de blootstelling aan schadelijke stoffen. Strikt genomen verslechtert de concentratie schadelijke stoffen door de voorgenomen ontwikkeling en heeft de ontwikkeling een negatief effect (-) op de luchtkwaliteit.

NOTA BENE: in de tabel op p.69 wordt, in tegenstelling tot hetgeen hierboven wordt beschreven, onder 'Luchtkwaliteit; verandering van blootstelling aan schadelijke stoffen' de beoordeling 'Goed' toegekend. Dat is natuurlijk niet denkbaar en in tegenspraak met de bevinding op p. 67.

Reactie

In de tabel op pagina 69 staat dat de luchtkwaliteit in de referentiesituatie goed is. Op pagina 67 staat dat de voorgenomen ontwikkeling niet in betekende mate (het project draagt maar weinig bij aan luchtverontreiniging) bijdraagt aan een verandering van de blootstelling aan schadelijke stoffen, maar dat strikt genomen de concentratie schadelijke stoffen door de voorgenomen ontwikkeling toeneemt (dit is echter niet in betekende mate). Daardoor heeft de ontwikkeling een negatief effect (-) op de luchtkwaliteit. In de tabel op pagina 69 staat in de kolom 'voorgenomen ontwikkeling' dan ook een – opgenomen. Er is geen sprake van tegenspraak tussen de tabel op pagina 69 en de tekst op pagina 67.

t. Zienswijze

Milieugezondheidsrisico's (MGR)

De MGR is het gezondheidsrisico als gevolg van een bepaalde milieubelasting op een bepaalde plaats als percentage van de totale gezondheidsrisico's. De milieufactoren die meegenomen worden in de berekening van de MGR zijn geluid en luchtkwaliteit. Deze zijn samen goed voor bijna 90% van de milieugerelateerde ziektelast. Luchtkwaliteit leidt tot een lichte verslechtering, maar niet in betekende mate. De achtergrondconcentratie blijft maatgevend en die wijzigt niet tussen referentie en plansituatie. Extra verkeersbewegingen leiden tot een wat hogere geluidbelasting op de locatie, maar ook daarbij geldt dat de achtergrondgeluidbelasting al aanzienlijk hoog is. De locatie is qua luchtkwaliteit en geluid al zwaar belast. Er zal geen tot hooguit een lichte verslechtering van de MGR-score op het plangebied optreden. Om die reden wordt dit aspect als neutraal (-/o) beoordeeld.

Ruimtelijke kwaliteit

De beoogde ontwikkeling zal leiden tot een aanzienlijke intensivering van het gebruik door de diverse functies met bijbehorende hinder. De verruiming van de bouwhoogte is van invloed op het uitzicht, privacy en bezonning van omliggende objecten. De verdergaande verstening van de omgeving en de intensivering en toename van het aantal verkeersbewegingen beïnvloeden de ruimtelijke kwaliteit in

brede zin negatief. De verstening van de omgeving ten opzichte van de referentiesituatie wordt echter tegengegaan door vergroening van de buitenruimte en de toename van verkeersbewegingen wordt verminderd door het mobiliteitsconcept (het aanbieden van deelauto's en – fietsen). De ligging tegenover het station draagt bij aan het ontmoedigen van autogebruik. De openbare ruimte wordt zo min mogelijk belast doordat een groot deel van de activiteiten zoals afval en logistiek inpandig (uit het zicht) wordt opgelost. Het effect op de ruimtelijke kwaliteit in brede zin is daarom neutraal (o). Voor wat betreft het hoofdstukje “Energie” op p. 72 wordt opgenomen:

Energie

Het is onbekend wat in de huidige situatie en in de referentiesituatie de CO₂-uitstoot van mobiliteit van bewoners en bezoekers van de huidige bebouwing is. Gezien de slechte huidige situatie van CO₂-uitstoot door mobiliteit in Den Haag en de autonome verbetering naar 20% elektrisch vervoer in 2030, wordt de referentiesituatie ten aanzien van CO₂-uitstoot door energieprestatie van mobiliteit als matig beoordeeld. Op basis van de stelling dat het mobiliteitsconcept de verkeerstoename beperkt en dat vooral duurzame mobiliteitsvormen wordt ingezet, lijkt het aannemelijk dat er geen toename ontstaat van CO₂-uitstoot door verandering in de energieprestatie van mobiliteit. Het is niet te onderbouwen dat er – aanvullend op de autonome ontwikkeling van elektrische automobilititeit – een afname van CO₂-uitstoot door de verandering in de energieprestatie van mobiliteit ontstaat. Daarom wordt het effect neutraal (o) beoordeeld.

Ten aanzien van al deze kwalificaties geldt dat niet inzichtelijk is waar de aannames en beoordelingen op berusten, en dat niet in voor de burger begrijpelijke taal wordt uitgelegd welk effect er precies optreedt voor wat betreft gezondheidsrisico's. Hoe komt het tot het oordeel dat er een lichte verslechtering van de luchtkwaliteit zal optreden, die tegen de 'achtergrondconcentratie' niet 'maatgevend' is (wat betekent dit?) en hoe is het mogelijk dat er tussen 'referentie en plansituatie' geen sprake zal zijn van wijziging? Wij vragen ons af of het aantal extra verkeersbewegingen waarmee is gerekend, bij 1.200 woningen, ruim 570 parkeerplaatsen (d.w.z. 50% van het woningtotaal) plus 24.000 m² kantoren en 6.000 m² commerciële/ maatschappelijke voorzieningen, überhaupt wel juist is?

Reactie

De beoordeling van de milieugezondheidsrisico's (MGR) is gebaseerd op de uitkomsten van de onderzoeken luchtkwaliteit en geluid. De gebiedsontsluitende wegen in de directe omgeving van het plangebied zijn druk en de verkeerstoename ten gevolge van de beoogde plannen is in verhouding klein. Voor zowel luchtkwaliteit als wegverkeerslawaai geldt dat het extra verkeer kan leiden tot een beperkte verslechtering, maar dat gezien de milieubelasting door de bestaande verkeersstromen de invloed van het extra verkeer op de MGR klein is. De kwantitatieve onderbouwing is terug te vinden in de onderzoeken die zijn opgenomen in de bijlagen bij het MER en het bestemmingsplan. Dat geldt ook voor de onderbouwing van de verkeersgeneratie die ten grondslag ligt aan de verschillende onderzoeken.

Waar het gaat om de beoordeling voor het criterium 'ruimtelijke kwaliteit' is volgens het MER sprake van zowel positieve als negatieve effecten. Daarnaast worden er maatregelen genomen om de negatieve effecten te beperken. Bij de positieve effecten gaat het bijvoorbeeld om de vergroening in het gebied (in de huidige situatie is immers nauwelijks groen aanwezig). Het extra verkeer en de grotere bouwhoogte zijn negatief beoordeeld. De negatieve effecten door het extra verkeer worden verkleind door mobiliteitsmaatregelen die zijn gericht op het beperken van het autoverkeer en stimuleren van OV- en fietsgebruik. Per saldo is in het MER sprake van een neutrale beoordeling voor het criterium ruimtelijke kwaliteit. Kijkend naar de hoge eisen die worden gesteld aan het

bouwplan en de openbare ruimte binnen het gebied, zijn wij van mening dat deze beoordeling aan de conservatieve kant is (worstcase).

Voor de beoordeling van CO₂-stoot door de mobiliteit is in het MER gekozen voor een analyse op hoofdlijnen. Autonome ontwikkelingen (buiten de scope van het bestemmingsplan) zullen leiden tot een toename van elektrisch rijden en daarmee tot minder CO₂-uitstoot. Met de mobiliteitsmaatregelen die onderdeel zijn van de plannen wordt niet verwacht dat de planontwikkeling op zichzelf zal leiden tot een relevante toe- of afname van CO₂-uitstoot. Hoe groot die uitstoot precies zal zijn in de toekomst is sterk afhankelijk van de verdere uitwerking van het mobiliteitsconcept, technologische ontwikkelingen en ontwikkelingen in wet- en regelgeving. Het heeft voor de besluitvorming over het bestemmingsplan ook geen meerwaarde om een poging te doen om dit in het MER verder te kwantificeren.

u. Zienswijze

5.1.5 Inzichten voor de besluitvorming

Door de verkeersaantrekkende werking van de voorgenomen ontwikkeling zal de luchtkwaliteit ter plaatse licht verslechteren.

Bij de analyse van de verkeersafwikkeling autoverkeer op ontsluitende wegen is de conclusie getrokken dat de voorgenomen ontwikkeling zorgt voor een minder goede verkeersafwikkeling. Ook zorgt de voorgenomen ontwikkeling voor een toename van wind- en schaduw hinder. Een aantal van deze negatieve effecten zijn belangrijk, maar leiden niet zonder meer tot het nemen van maatregelen. Zo is er verslechtering van de luchtkwaliteit, maar omdat de verslechtering niet in betekende mate is, kan onderzoek naar de gevolgen voor luchtkwaliteit achterwege gelaten worden en staat het aspect luchtkwaliteit verdere besluitvorming niet in de weg.

Uitgaande van de toename van ca. 2.500 auto's per etmaal, hoe weten wij dan 100% zeker dat de luchtkwaliteit niet ronduit slecht wordt? Wij wijzen in dit verband op een o.i. merkwaardige wijze van vaststellen van de luchtkwaliteit in de MER en bijlage 5. Kennelijk – zo wordt gesteld – is er sprake van ten hoogste een toename van 1,02 NO₂ in ug/m³; de grenswaarde voor de kwalificatie “Niet in betekende mate” is een toename van 1,2 ug/m³. Geconcludeerd wordt: ‘dus’ er is geen aanvullend onderzoek nodig (p.85).

Wij merken op dat niet goed inzichtelijk is hoe deze berekening tot stand is gekomen. Maar wat daarin wel opvalt is dat men juist is uitgegaan van 69.000 m² kantoor in de huidige situatie. Dat is natuurlijk niet juist/ maatgevend. Ten eerste heeft het huidige gebouw volgens diverse bronnen een lager BVO, waarbij verschillende getallen circuleren, variërend van 56.000 m² tot 60.000 m². Belangrijker is dat, zoals iedereen weet die het gebouw kent, dit qua interieur zo is ingericht dat er heel veel wandel- en andere niet als kantoor bruikbare ruimte in is opgenomen. Kennelijk is er in het Plan simpelweg, vanuit een verkeerd aantal m² BVO, aangenomen dat dit tot een bepaald aantal vervoersbewegingen leidt zonder ermee rekening te houden dat gekeken moet worden naar het aantal mensen dat op dat vloeroppervlak verblijft. Waarbij aangenomen mag worden dat 60.000 m² kantooroppervlak voor ambtenaren van sociale zaken i.v.m. parttime werken, thuiswerken e.d. tot een heel andere, d.w.z. lagere vervoersbeweging per etmaal leidt dan de multifunctionele Nieuwbouw, met woningen, kantoren, retail, horeca, bezoekers enz. Met andere woorden: een te hoog aantal m² BVO gecombineerd met een te hoog uitgangspunt qua ‘bezette’ m², leidt tot een te hoog ingeschat aantal vervoersbewegingen in de ‘huidige’ situatie (d.w.z. de situatie als was het huidige gebouw volledig in gebruik). De berekende toename is dus niet juist en zal (aanzienlijk) hoger zijn.

Reactie

Met de NIBM berekening is het effect van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit inzichtelijk gemaakt. Omdat het effect op de luchtkwaliteit niet in betekenende mate is (het project draagt weinig bij aan luchtverontreiniging), hoeft er voor dit project geen aanvullend luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd te worden.

Wanneer een project niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit betekent dit niet dat het effect van het project niet wordt betrokken bij de beleidsontwikkeling en het treffen van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit in algemene zin. Via een prognose van de trendmatige ontwikkeling van bevolking, verkeer en bedrijvigheid wordt het cumulatieve effect van alle ontwikkelingen bepaald en verwerkt in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) om te voorkomen dat de luchtkwaliteit ronduit slecht wordt.

De gemeente werkt samen met het Rijk, provincies en gemeenten aan een permanente verbetering van de luchtkwaliteit en heeft hiervoor maatregelen genomen.

Bij de berekening van de verkeersgeneratie van het huidige pand is uitgegaan van een verkeersproductie van 1.176 motorvoertuigen per etmaal (weekdagintensiteit). Uitgaande van effectiever/normaal gebruik van het bestaande kantoorgebouw en toepassing van bijvoorbeeld de gemiddelde CROW norm zou de normatief berekende verkeersproductie overigens aanzienlijk hoger zijn en daarmee het verschil met de nieuwe situatie kleiner.

Uitgaande van het maximale programma dat het bestemmingsplan mogelijk maakt is aanvullend op de eerdere berekeningen opnieuw een berekening van de effecten op de luchtkwaliteit gemaakt. Deze berekening, die overigens niet leidt tot andere conclusies, is opgenomen in paragraaf 5.4 van de toelichting en als bijlage gevoegd bij de toelichting.

Zie ook de beantwoording van de zienswijze onder i, k en m.

v. Zienswijze

Voorts wordt kennelijk alleen gekeken naar de (verkeerd berekende) toename van o.m. NO₂ en andere gassen en deposities. Het is echter niet duidelijk wat het vertrekpunt is. Daarover zijn in het Plan alleen cijfers voor een heel groot om de locatie van de Nieuwbouw liggend gebied te vinden, met als – verder totaal niet onderbouwde – opmerking dat de grenswaarden die de WHO aanhoudt voor luchtkwaliteit niet worden overschreden. Het Plan vermeldt niet welke grenswaarden dat zijn, zodat de blote mededeling dat die niet overschreden worden hier volstrekt niet controleerbaar is – wat het vermoeden schept dat de gemeente ook geen enkele controle heeft gepleegd. Dat die waarden niet worden overschreden kunnen wij ons, met de Utrechtsebaan op een steenworp afstand, de Laan van NOI als een zeer drukke verkeersader en de Schenkkade als verbindingsweg, niet alleen tussen de Utrechtsebaan en de Laan van NOI maar ook naar de stadsdelen Laak en Schilderswijk, echt niet voorstellen.

Wij willen graag dat de gemeente controleerbare metingen laat doen door een onafhankelijk bureau (niet een bureau dat in opdracht handelt van VORM, zoals Antea) en dan voor wat betreft alle schadelijke stoffen de luchtkwaliteit laat meten (uitgaande van een gebruikelijk onderzoek naar stoffen die normaliter worden onderzocht, conform richtlijnen van de WHO) op in ieder geval de kruisingen Schenkkade / Laan van NOI, Schenkkade/ Wilhelmina van Pruisenweg n Schenkkade/ Pr. Beatrixlaan. En aan de hand van die bekend te maken metingen nog eens beoordeelt of er maatregelen moeten worden genomen, c.q. de ontwikkeling van de Nieuwbouw überhaupt niet anders moet, omdat grenswaarden op het gebied van luchtkwaliteit worden overschreden. Zoals men nu te werk is gegaan, lijkt het erop dat men als het ware wil zeggen: ook als u vlak bij Tata Steel woont, kan er nog wel een schoorsteentje bij, de toename qua vervuiling blijft onder de grenswaarden die we voor een dergelijke toename aanhouden.

Reactie

De NIBM berekening is op de gebruikelijke wijze uitgevoerd. De berekening vindt plaats via een algemeen beschikbare tool, waardoor de onafhankelijkheid juist gewaarborgd is. Met de berekening wordt de extra bijdrage van wegverkeer aan NO₂ (Stikstofdioxide) en PM₁₀ (fijnstof) inzichtelijk gemaakt. Dit zijn de maatgevende stoffen voor het bepalen van de luchtkwaliteit, waardoor alleen voor deze stoffen onderzocht wordt of de grenswaarden overschreden wordt. Overschrijding van grenswaarden komen bij andere stoffen niet voor, waardoor andere stoffen niet onderzocht hoeven te worden.

De WHO (World Health Organization) heeft een gezondheidskundige advieswaarde opgesteld voor PM₁₀ van 25 µg/m³ en NO₂ van 10 µg/m³. De grenswaarde bedraagt volgens de WHO 40 µg/m³ voor NO₂ en PM₁₀.

Zie verder de reactie onder u.

w. Zienswijze

Op p. 68 staat:

Hinder tijdens de bouw

Vanwege de omvang van de ontwikkeling en de niet geringe duur van de werkzaamheden vormt hinder tijdens de bouw een belangrijk aandachtspunt. Er zijn risico's op de bereikbaarheid, gezondheid en leefbaarheid nu de bouwfasering en concrete maatregelen ontbreken. De beoordeling is zodoende negatief (-).

In de tabel op p.69 staat bij dit aspect 'Niet van toepassing'. Dat is niet juist.

Reactie

In paragraaf 6.1.9 van het MER, op pagina 58, staat inderdaad dat de beoordeling van dit criterium negatief is (-). In de tabel 'beoordeling van de effecten op thema leefbaarheid en gezondheid' op pagina 59 staat in de kolom 'referentiesituatie' aangegeven 'niet van toepassing'. Dit aspect is in de referentiesituatie als niet van toepassing beoordeeld, omdat er in de referentiesituatie sprake is van een bestaand gebouw.

x. Zienswijze

Overigens is voor wat betreft de bouw op p.21 (H. 3.6, Duurzaamheid) vermeld:

Duurzame bouwlogistiek

Ook wordt bij bouwactiviteiten gekeken naar duurzame bouwlogistiek om zo het effect op de stikstofdepositie in nabijgelegen natuurgebieden en de overlast in de omgeving te beperken. In principe geen gebruik van diesel aggregaten op de bouwplaats tijdens de sloop en de bouw (Actieplan Maatschappelijk verantwoord Inkopen (RIS299397)).

Wij verzoeken de gemeente ervoor te zorgen dat er daadwerkelijk van duurzame bouw sprake zal zijn. "In principe geen dieselaggregaten is wat dat betreft natuurlijk veel te vaag en niet handhaafbaar.

Reactie

Dit traject wordt beschouwd bij de beoordeling van de omgevingsvergunning.

y. Zienswijze

Wij verzoeken de gemeente verder in te gaan op de vraag of er ter zake de bebouwde omgeving, en m.n. onze woningen, door de gemeente een nulmeting zal worden uitgevoerd c.q. of de gemeente van VORM zal verlangen een nulmeting uit te voeren. Het ligt voor de hand dat een opname van de staat van de woningen moet volgen, om uit te sluiten dat er te zijner tijd een welles-niets discussie ontstaat over door de bouw aan onze woningen toegebrachte schade.

Reactie

De wijze waarop gebouwd wordt als mede de effecten die dat heeft op de omgeving wordt meegenomen in het traject van de beoordeling van de omgevingsvergunning. De gemeente zal zo nodig voorwaarden stellen. Een bouwkundige opname van de omgeving is een voorwaarde voor een door de bouwer af te sluiten bouwaansprakelijkheidsverzekering. Een voor- en naschouw is gebruikelijk. De aannemer doet een opname van de omgeving voor start bouw en monitort effecten (bijvoorbeeld met trillingsmeters).

z. Zienswijze

Met alle respect voor Peutz als onderzoeksbureau zouden wij graag weten welke 11 woningen het in deze boven opgenomen citaten betreft. Dat blijkt nergens uit. Ook willen we graag weten hoe men tot de conclusie is gekomen dat de Nieuwbouw voor deze woningen eigenlijk geen verschil maakt omdat er voor die woningen toch al geen sprake was van het minimale aantal zonuren, en wat het betekent dat deze woningen “slechts een beperkt deel van het jaar” niet aan de eisen van minimale bezonning voldoen.

Reactie

Uit de tabel, bijlage 1 bij het bezonningsonderzoek van Peutz dat als bijlage 15 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen, is af te leiden om welke 11 woningen het gaat:

- Meetpunt 43/44 (Jacob Mosselstraat 37): van 1 uur 55 minuten naar 1 uur 45 minuten;*
- Meetpunt 203/204 (Van Imhofstraat 51/53): van 1 uur 30 minuten naar 1 uur 15 minuten;*
- Meetpunt 205/206 (Van Imhofstraat 47/49): van 1 uur 30 naar 1 uur 15 minuten;*
- Meetpunt 361/362 (Amalia van Solmstraat 119): van 1 uur 50 minuten naar 1 uur 30 minuten;*
- Meetpunt 527/528 (3e Louise de Colignystraat 121): van 10 minuten naar 5 minuten;*
- Meetpunt 531/ 532 (3e Louise de Colignystraat 111): van 1 uur 35 minuten naar 1 uur 15 minuten;*
- Meetpunt 685/686 (3e Louise de Colignystraat 134): van 25 minuten naar 20 minuten;*
- Meetpunt 687/688 (3e Louise de Colignystraat 136): van 35 minuten naar 5 minuten;*
- Meetpunt 689/690 (3e Louise de Colignystraat 138): van 1 uur naar 30 minuten;*
- Meetpunt 691/692 (3e Louise de Colignystraat 140): van 1 uur 30 minuten naar 1 uur 15 minuten;*
- Meetpunt 709/710 (Laan van Nieuw Oost Indië 275): van 1 uur 15 minuten naar 1 uur 10 minuten.*

Deze woningen hebben door een ongelukkige ligging in de huidige bebouwingssituatie op meetmoment 19 februari al weinig zon. Door het plan neemt de bezonning op 19 februari op deze meetpunten iets af. Wanneer het toetsingsmoment verschoven wordt naar 7 maart, voldoet 1 van de 11 woningen niet aan de bezonningseis (meetpunt 527/528: van 1 uur 55 minuten naar 1 uur 35 minuten). Op 21 maart voldoen alle woningen wel aan de bezonningsnorm.

aa. Zienswijze

In het plan wordt niet ingegaan op het verlies aan zonuren in relatie tot de opbrengst van zonnepanelen van huiseigenaren aan de Schenkkade. Deze eigenaren van zonnepanelen hebben geïnvesteerd in duurzame energie en dragen bij aan de vermindering van CO₂-uitstoot. Het is daarom begrijpelijk dat zij zich zorgen maken bij een verlies aan zonopbrengst door een ontwikkeling in de omgeving. Het bestemmingsplan zou daarom moeten kijken naar mogelijkheden om de overlast voor

deze groep te beperken, bijvoorbeeld door eigenaren te compenseren. Graag zijn wij in het uiteindelijke bestemmingsplan terug hoe de gemeente hiermee denkt om te gaan. In dat kader zullen wij graag zien of de gemeente meent dat dergelijke schade mee moet worden genomen in een planschadeberekening. Wij menen dat duidelijk moet worden of de gemeente vindt dat dergelijke schade onderdeel is van waardevermindering van de woning, dan wel inkomensverlies oplevert dan wel een aparte schadecategorie vormt.

Reactie

Het bezonningsonderzoek ziet inderdaad niet op mogelijk lagere opbrengsten van zonnepanelen door schaduwhinder. Het bezonningsonderzoek wordt, conform het gemeentelijk beleid (RIS170509) aangesloten op de lichte TNO-norm, waarbij de bezonning op de gevels maatgevend is. Mocht de schaduwwerking van de nieuwbouw aantoonbaar tot waardedaling van de woning leiden, dan kan dat als grondslag gelden voor een planschadeclaim. Of er daadwerkelijk planschade optreedt zal te zijner tijd, in een eventuele planschadeprocedure beoordeeld moeten worden.

Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan, hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid, staat aangegeven, sluiten de ontwikkelaar en de gemeente een overeenkomst waarin onder andere afspraken zijn gemaakt over het verhalen van kosten als gevolg van planschade.

bb. Zienswijze

Wij constateren dat de berekeningen van Peutz uitwijzen dat er met voldoende begroeiing overwegend geen gevaarzettende windsnelheden te verwachten zijn rondom de Nieuwbouw. Dat er wel windhinder zal optreden, staat volgens het Plan tegelijkertijd vast.

Wij constateren óók dat het plan geen garanties biedt ten aanzien van de mate waarin en de wijze waarop voorzien wordt in begroeiing ter voorkoming c.q. beperking van windhinder en gevaarzetting door wind. Met andere woorden: het Plan bevat veel mooie uitgangspunten omtrent vergroening, maar waar zijn de waarborgen dat VORM die begroeiing en groenvoorzieningen ook zal (moeten) realiseren? Dat geldt overigens in het algemeen (zie onderdeel hierboven omtrent vergroening). We hebben er begrip voor dat de gemeente in een bestemmingsplan niet de exacte locatie, omvang of soort boom of struik/ groenvoorziening op de locatie van de Nieuwbouw kan vastleggen, maar nu ontbreekt o.i. voldoende zekerheid voor dergelijke begroeiing/ groenvoorziening.

Reactie

Uit de windhinderonderzoeken blijkt dat er geen gevaarlijke situaties zullen optreden als gevolg van windhinder. Om te borgen dat er een acceptabel windklimaat gerealiseerd wordt is in de regels een voorwaardelijke verplichting opgenomen (artikel 4.9). Er zal in het kader van de vergunningverlening aangetoond moeten zijn dat er sprake is van een acceptabel windklimaat.

In de Anterieure Overeenkomst zijn afspraken gemaakt over de inrichting van de openbare ruimte. Afgesproken is dat de delen die door de ontwikkelaar worden ingericht (voordat ze aan de gemeente worden overgedragen) voldoen aan het kwaliteitsniveau en inrichtingsniveau zoals vastgesteld en volgens de bestaande kaders in het Handboek Openbare Ruimte en de gereedschapskist CID. Daarnaast is afgesproken dat het programma van eisen dat toeziet op het door de ontwikkelaar in te richten openbare ruimte door de gemeente, in goed overleg met de ontwikkelaar, zal worden opgesteld.

cc. Zienswijze

Uit de passage (§5.12) in het Plan wordt niet duidelijk of er, nu de hoogte van de torens is teruggebracht tot 75m, géén sprake meer is van de verstoring van ontvangst van zenders. Wij verzoeken de gemeente dit expliciet te maken.

Reactie

De ontwikkelaar en de eigenaar van de zendmast in het Beatrixkwartier hebben een overeenkomst gesloten, waaruit dit blijkt.

dd. Zienswijze

Voor wat betreft een aantal aspecten betreffende het onderwerp leefbaarheid en het onderwerp voorzieningen, sluiten wij ons aan bij wat het Wijkberaad hierover opmerkt en verzoeken wij dit hier als herhaald en ingelast te beschouwen. Het gaat dan o.m. om wat het Wijkberaad schrijft over de onderwerpen ‘Spelen’, “Waterberging”, “Windhinder”, het naleven van de Structuurvisie CID met betrekking tot het aantal voorzieningen, welke daarvan en wanneer er waar worden gerealiseerd – d.w.z. zorgdragen voor een voorzieningenplan – en de vraag te adresseren hoe deze voorzieningen worden gefinancierd.

Reactie

Voor deze reactie verwijzen wij naar de reacties op de zienswijze van het Wijkberaad.

ee. Zienswijze

In het kader van de waterberging is het Plan niet duidelijk of er voldoende compensatie ontstaat voor het verdwijnen van nu aanwezige vijvers e.d. Er zal sprake zijn van een enorme hoeveelheid beton, steen, bestrating – met een onvermijdelijk effect op de waterhuishouding direct om de locatie van de Nieuwbouw heen. Ook is door de voorziene Nieuwbouw een veel groter beslag op de aanwezige waterafvoer ondergronds te voorzien, zowel qua HWA als VWA. Wij vragen om een nadere uitleg hieromtrent en een garantie dat er straks geen sprake zal zijn van het overlopen van de Schenk dan wel de riolen in de directe omgeving van de locatie van de Nieuwbouw.

Reactie

Dit aspect wordt afgestemd met het Hoogheemraadschap Delfland. Het beleid daarbij is dat er sprake moet zijn van voldoende retentie vermogen en compensatie van het verdwijnen van de huidige vijver. Het doel hiervan is het voorkomen van wateroverlast, bijvoorbeeld door het overlopen van de Schenk dan wel de riolen in de directe omgeving van de nieuwbouw.

Doordat de exacte plek waar de waterberging gerealiseerd gaat worden nog niet bekend is, is via een voorwaardelijke verplichting in de regels, artikel 8.2, geborgd dat er in voldoende waterberging voorzien gaat worden.

ff. Zienswijze

Wij sluiten ons ook aan bij wat het Wijkberaad opmerkt over de kwaliteit van de openbare ruimte. Ook wij menen dat hetgeen het Plan daarover meldt, onvoldoende is gewaarborgd omdat o.a. de plannen van de NS niet duidelijk zijn. De Gebiedsvisie Laan van NOI is nog niet gereed en zou eerst moeten worden vastgesteld. Aanvullend merken wij op dat de Schenkstrook geen recreatie- of sportfunctie heeft en ook niet dient te krijgen.

Reactie

Voor deze reactie verwijzen wij naar de reactie op dit aspect op de zienswijze van het Wijkberaad.

gg. Zienwijze

Op grond van het bovenstaande vragen wij u om het voorliggende ontwerp bestemmingsplan Anna van Hannoverstraat 5 (incl. MER en bijlagen) niet goed te keuren of vast te stellen.

Wij verzoeken u om eerst een Gebiedsvisie Laan van NOI op- en vast te stellen, en een Voorzieningenplan voor het CID om daarna het ontwerp bestemmingsplan daarmee in overeenstemming te brengen en een nieuw ontwerp ter vaststelling aan te bieden. Verder vragen wij de gemeente de in bovenstaande zienswijze gestelde vragen te beantwoorden, met een weergave van en uitleg omtrent door de gemeente te nemen maatregelen en/of te verstrekken waarborgen waarom in deze zienswijze wordt verzocht.

Reactie

Gelet op bovenstaande reactie op de zienswijzen zien wij geen aanleiding het bestemmingsplan niet goed te keuren of vast te stellen.

Het bestemmingsplan SoZa is in overeenstemming met het voorziene voorzieningenniveau in het CID. Ons inziens zijn alle vragen naar behoren beantwoord.

Conclusie

Gelet op het voorgaande adviseert het college de gemeenteraad de zienswijze ongegrond te verklaren.

11. Ra. 10524146 Hoogheemraadschap van Delfland

De volledige zienswijze is als bijlage opgenomen.

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

a. Zienswijze

Het ontwerpbestemmingsplan geeft ons aanleiding een zienswijze in te dienen. Onze zienswijze heeft betrekking op:

- De aanwezig vijver in relatie tot de keur van Delfland,
- De waterbering

Vijver

De vijver op het perceel is opgenomen op de legger van Delfland en in de Keur is ons beleid daarover beschreven. Dempen van de vijver is slechts mogelijk volgens het principe ‘dempen = graven’, dus nadat vervangend water is gegraven. Alhoewel volgens het bestemmingsplan bouwen mogelijk wordt gemaakt, kan volgens het beleid van Delfland de vijver niet worden gedempt zonder watervergunning. Hierover vindt afstemming plaats met de initiatiefnemer.

Afwijken van de regel ‘dempen = graven’ vereist een bestuurlijk besluit op basis van een motivatie waarbij wordt aangegeven hoe en waar het verlies aan waterberging dan wel wordt gecompenseerd.

Indien compensatie in de vorm van open water aantoonbaar niet mogelijk is, kan alternatieve waterberging in de vorm van vasthoudmaatregelen worden aangelegd.

Er is nu nog geen duidelijkheid over de locatie waar vervangend oppervlaktewater danwel compenserende waterberging via vasthoudmaatregelen kan worden gecompenseerd en er is daarmee nog geen zicht of een watervergunning voor het dempen kan worden verleend. Wellicht ten overvloede attenderen we u erop dat vaststelling van het bestemmingsplan/ het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen – een bevoegdheid van de gemeente –, los staat van de vereiste watervergunning voor het dempen van de vijver – een bevoegdheid van het waterschap.

Reactie

Voordat er een omgevingsvergunning wordt verleend zal de initiatiefnemer moeten aantonen dat er in voldoende waterberging wordt voorzien. Dit is conform de afspraken met het Hoogheemraadschap ook geregeld in artikel 8.2 van de regels middels een voorwaardelijke

verplichting. Voor het mogen dempen van de bestaande vijver (oppervlaktewater) zal worden voorzien in compensatie door middel van voldoende waterberging. Door middel van een aanvraag watervergunning zal het Hoogheemraadschap Delfland hierop toezien.

b. Zienswijze

Waterberging

In de regels is geborgd dat de wateropgave vanuit gemeentelijk beleid uiterlijk 12 maanden na oplevering dient te zijn aangelegd. Er is nog geen uitwerking van deze opgave opgenomen. Wij adviseren u een tussenstap in te bouwen waarbij de vasthoudmaatregel beoordeeld kan worden op de volgende punten:

- Werking van het systeem als geheel zoals: is er voldoende aanvoer van hemelwater om de waterbergingscapaciteit ook daadwerkelijk te benutten, is de ledigingstijd van 24-48 uur;
- Zijn instandhouding, beheer en onderhoud goed geregeld en geborgd?

De tussenstap kan in de regels van het bestemmingsplan worden opgenomen door een voorwaardelijke bepaling op te nemen, die wordt getoetst bij de aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen. Omdat Delfland ook belang heeft bij een deugdelijke werking hiervan, willen we u desgewenst hierover advies geven.

Reactie

In de regels van (artikel 8.3 Instandhouding waterberging) is bepaald dat er een ledigingstijd van 24-48 uur is middels vertraagde afvoer. Eveneens is in dit artikel bepaald dat de waterberging duurzaam in stand gehouden dient te worden.

Aan de artikelen 8.2 Voorwaardelijke verplichting waterberging en artikel 8.3 Instandhouding waterberging wordt de regel toegevoegd dat over het bepaalde in de voorgaande leden tijdig advies dient te worden ingewonnen bij het Hoogheemraadschap van Delfland. Op deze wijze wordt er voor gezorgd dat het Hoogheemraadschap tijdig betrokken wordt en over de waterberging kan adviseren. Verder is het artikel 8.4 Compensatie oppervlaktewater toegevoegd, waarin is bepaald dat demping van het aanwezige oppervlaktewater uitsluitend mag plaatsvinden, indien wordt voorzien in passende compensatie, die duurzaam in stand gehouden wordt. Via een aanvraag watervergunning zal het Hoogheemraadschap Delfland daarop toezien.

Conclusie

Gelet op het voorgaande adviseert het college de gemeenteraad de zienswijze gegrond te verklaren. De regels van artikel 8.2 en 8.3 worden gewijzigd. Ook wordt er een nieuw lid 8.4 aan de regels toegevoegd.

12. Ra. 10524161 Belanghebbende

De volledige zienswijze is als bijlage opgenomen.

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

a. Zienswijze

Bij de verkoop van SoZaWe zijn we op het verkeerde been gezet. Daar waar altijd gezegd werd dat behoud van het gebouw met aanpassingen het uitgangspunt was bleek later, nadat het Rijksvastgoedbedrijf SoZaWe aan een BV in Schoonhoven heeft verkocht, die het binnen 14 dagen heeft doorverkocht aan de combinatie MRP en Vorm, dat uiteindelijk Vorm de eigenaar is. Ergens in

dat wonderlijke traject is er “eventueel gedeeltelijke sloop” bij gekomen en tenslotte Sloop. Wie, Waar en Wanneer is voer voor een onderzoeks of enquête commissie. Dan kan ook nagegaan worden of de Wethouders correct zijn geïnformeerd (wethouder Wijsmuller zou lang Niet geweten hebben dat sloop mogelijk was) en in het verlengde hiervan of de Raad wel goed geïnformeerd is. In de WOB stukken staat te lezen dat de architect aangeeft hoe de raad geïnformeerd moet worden om ze voor sloop te laten kiezen. Zie Bijlage.

Reactie

Bij het planproces voor de Soza locatie is de raad meerdere malen geïnformeerd en betrokken. Er is inderdaad in eerste instantie sprake geweest van transformatie van het gebouw, maar gedurende de planontwikkeling is gebleken dat door sloop nieuwbouw een veel betere -bij de ambities van het CID en het specifieke deelgebied passende- invulling kan worden gemaakt. Een invulling die ook beter aansluit bij de grote woningbouwopgave van Den Haag. De raad heeft hierover in het kader van het planuitwerkingskader ook uitgebreid gesproken én dat planuitwerkingskader uiteindelijk ook vastgesteld. Het is aan de raad om te besluiten of zij een onderzoek wil laten instellen naar de wijze waarop zij is geïnformeerd.

Zie ook de beantwoording van de zienswijzen van Stichting Het Cuypersgenootschap onder a.

b. Zienswijze

Zowel de rol van het Rijk als de gemeente Den Haag, wie wist wat op welk moment, zijn van belang om te weten of de Gemeenteraad wel de goede informatie heeft gekregen.

Reactie

Wij nemen deze opmerking voor kennisgeving aan. Zie daarnaast de beantwoording onder a.

c. Zienswijze

Participatie.

De Participatie is overgelaten aan de ontwikkelaar.

De eerste bijeenkomst in het WTC was opgezet door een ingehuurd soort Reclame bureau met veel gadgets, heerlijke hapjes en drankjes, gastvrouwen, statafels kortom een totaal boodschap met een mooie strik erom. Dat de wethouder opstapte toen de directeur van het Planbureau voor de Leefbaarheid zijn verhaal ging houden was een teken aan de wand. Leefbaarheid en verdichten vraagt goed leiderschap.

We kregen boekjes met uitleg over participatie, een webinar waarover iedereen ontevreden was, inblikavonden, in groepjes een probleem bekijken en bespreken enz.

Bij de laatste ronde waren 4 avonden gepland. Wonend recht tegenover SoZaWe en direct belanghebbende had ik mij voor alle vier opgegeven, maar overal op de reservelijst. Uit de deelnemerslijst blijkt dat wederom alleen voorgeselecteerden (o.a. uit Mariahoeve) welkom waren. Het meest irritante aan dit soort bijeenkomsten is het totale gebrek aan kennis van en over de wijk. Dit geldt niet alleen de vastgoedontwikkelaar die er na een paar jaar achter komt dat hij op grond van Prorail wil bouwen, maar ook het hardnekkige idee van een Entree naar de Stad, waarvan pas onlangs zelfs door Vorm bedacht is dat dat onzin is.

Ingehuurde bureaus hebben ware influencers in dienst, maar de projectontwikkelaar zet uiteraard ook zelf zijn mensen in. De heer Meurs heeft gezegd dat Hertszberger heeft ingestemd met Sloop en niet de goede constructeurs herft om te beoordelen of er twee verdiepingen op konden. Navraag leert dat beide uitspraken gewoon niet waar zijn.

Zelf ben ik aangesproken tijdens een werkbijeenkomst van de commissie Ruimte in de raadszaal door iemand van, naar later bleek, Vorm die mij probeerde wijs te maken dat SoZaWe een sick building was “Toch een lelijk gebouw mevrouw, mensen willen daar niet werken want ze worden er ziek”. Ik heb hem duidelijk gemaakt dat het helemaal geen sick building was, sterker nog, ik ken redelijk wat mensen die kruipend terug willen naar het gebouw.

Het taalgebruik van deze influencers is bij het infantiele af: Bv een overzichtsplaatje “Spel van getrapte gebouwen die reageren op de omgeving” of “Deze toren communiceert met de toren van het WTC”.

De conclusie kan alleen maar zijn dat de gemeente zelf de participatie hoort te regelen en daarin horen de verantwoordelijke wethouders zichtbaar het voortouw te nemen en aanwezig te zijn bij bijeenkomsten met de wijkbewoners.

Reactie

Bij particuliere initiatieven ligt de verantwoordelijkheid voor het betrekken van de omgeving bij de marktpartij. Wel neemt de gemeente de reacties van belanghebbenden mee in de besluitvorming over bouwplanontwikkelingen. De wijze waarop de ontwikkelaar de participatie heeft vormgegeven sluit aan op de Handreiking communicatie particuliere bouwinitiatieven die de gemeente heeft opgesteld (RIS255688).

Hieronder een nadere uiteenzetting van de participatie:

Het eerste participatietraject, is georganiseerd door de ontwikkelaar en vond plaats van juni 2018 tot april 2020. Vanwege de impact van hoogbouw op de omliggende omgeving zijn er door de ontwikkelaar acht bijeenkomsten georganiseerd voor omwonenden, belanghebbenden en belangstellenden in 2018 en 2019. In totaal namen aan deze bijeenkomsten gezamenlijk ongeveer 600 mensen deel. Het communicatietraject startte in 2018 met vijf gesprekken met de gemeente Den Haag en Wijkberaad Bezuidenhout over belangrijke thema's in de herontwikkeling. Hierop volgde een toekomstverkenning, de zogenoemde ID sessie. Dat is een creatieve workshop waarin 30 stakeholders met elkaar hebben gewerkt aan een toekomstbeeld voor de locatie. De ID sessie resulteerde in een ID Card, welke aan stedenbouwkundig bureau Rijnbouw werd meegegeven in het programma van eisen voor het stedenbouwkundige plan. Ook konden tijdens de Grand Opening, bezoekers van het SoZa-gebouw aan deze open dag hun visie op de toekomst van het gebied met de ontwikkelaar delen in De Toekomstkamer. In het voorjaar van 2019 is het stedenbouwkundige plan gepresenteerd in een eerste publieksbijeenkomst en kon men reageren, schriftelijk of plenair, tijdens de publieke bijeenkomsten. Actieve betrokkenen hebben in drie plangroepen het plan verder onderzocht. In totaal namen ruim 45 mensen deel aan deze plangroepen. De uitkomsten van de bijeenkomsten werden vervolgens gepresenteerd tijdens een publieksbijeenkomst. Deze opzet en participatie mondde uit in een overleg met de wethouders van de gemeente Den Haag en van Leidschendam-Voorburg in juli 2019. Opnieuw konden betrokkenen hun visie kenbaar maken en deze werden verzameld in het participatieverslag 2019.

In maart 2020 zou in afstemming met de gemeente Den Haag, het aangepaste bouwplan Anna worden gepresenteerd door de ontwikkelaar via een publieksbijeenkomst. Echter, werden publieksbijeenkomsten van meer dan 100 personen landelijk verboden vanwege Covid-19. Na overleg met de gemeente bleek een webinar zeer geschikt om het aangepaste plan Anna te presenteren aan omwonende, belangstellende en belanghebbende. Hiermee kon alsnog iedereen bereikt worden die kennis wilde nemen van het aangepaste plan. Tijdens het webinar is uitgelegd wat de planaanpassingen betroffen. Het webinar fungeerde als slotbijeenkomst van het participatie

traject. Het participatietraject is online te vinden op: <https://aanbod.vorm.nl/soza/participatie-puk-soza>.

Op 26 oktober 2021 heeft de gemeente in de aanloop van de vaststelling van het Planuitwerkingskader zelf een participatieavond georganiseerd.

Het verslag van die bijeenkomst is te vinden op Aanvullingen ten behoeve van vaststelling PUK Anna van Hannoverstraat 4 Gemeente Den Haag (raadsinformatie.nl) (RIS310641)

In het voorjaar van 2022 vond van mei tot en met juli een tweede participatietraject plaats door de ontwikkelaar. Dit traject was georganiseerd in de vorm van klankbordgroep-bijeenkomsten en richtte zich op de uitwerking van de kaders tot een bouwplan voor de herontwikkeling met een focus op echte inhoudelijke participatie. De keuze voor klankbordgroep-bijeenkomsten als participatievorm bood de mogelijkheid voor diepgaande gesprekken en gezamenlijk ontwerpen. Om ervoor te zorgen dat alle geïnteresseerden konden deelnemen, werd tevens een openbare inloopbijeenkomst georganiseerd.

De samenstelling van de klankbordgroep was zorgvuldig overwogen. Het participatietraject maakte gebruik van een uitgebreide huis-aan-huis mailing om geïnteresseerden te bereiken. Op basis van aanmeldingen en eerdere participatiemomenten werd een diverse groep samengesteld die het volledige spectrum van omwonenden en belanghebbenden vertegenwoordigde. Zo werd een breed scala aan stemmen gehoord en werd een eerlijk proces geborgd. Deze groep omvatte huidige en potentieel toekomstige bewoners, omwonenden, zakelijke burens en vertegenwoordigers van verschillende leeftijdsgroepen en wooncarrières. Ook werden bewoners- en wijkberaden actief betrokken bij het traject.

Er werd tevens een neutrale derde partij ingeschakeld om ervoor te zorgen dat deelnemers zich gehoord voelden en dat het proces eerlijk verliep.

De klankbordgroep kwam bijeen tijdens vijf bijeenkomsten. Onder leiding van Barcode Architects is geparticipeerd over 'gebouw en programma'. De deelnemers zijn geraadpleegd over vier thema's: Voorzieningen, Doelgroepen, Woningen en Architectuur. Landschapsarchitect DELVA heeft samen met de klankbordgroep gediscussieerd, geschetst, getoetst en ontworpen aan het schetsontwerp van de openbare ruimte welke in coproductie is gemaakt met de klankbordgroep. Ook van dit participatietraject is een verslag gemaakt. Deze kunt u hier raadplegen: <https://aanbod.vorm.nl/storage/projects/14183/downloads/1985.pdf>

De gemeente Den Haag heeft voor het Central Innovation District als geheel (waar het plangebied deel van uitmaakt) meerdere malen geparticipeerd op basis van het participatieplan CID. Zo zijn er CID dagen georganiseerd met diverse workshops en is er in mei 2023 een informatiebijeenkomst over de voorzieningen in het CID.

Tot slot is in het kader van het ontwerpbestemmingsplan op 30 maart 2023 een informatieavond georganiseerd over het Beeldkwaliteitsdocument en Bestemmingsplan Anna van Hannoverstraat 4. Tijdens deze bijeenkomst konden betrokkenen alle vragen stellen over het bestemmingsplan en over hoe is omgegaan met de input uit de eerdere sessies.

De totstandkoming van dit bestemmingsplan is derhalve zorgvuldig geweest.

d. Zienswijze

Het ontwerpbestemmingsplan dat nu voorligt is door het wijkberaad uitvoerig bestudeerd met de hulp van vele bewoners. Daarbij sluit ik mij aan. Op sommige zaken wil ik nog extra wijzen.

Verkeer.

In 2019 lag er een vergunningaanvraag voor eenrichtingverkeer op de Anna van Hannoverstraat. Daar waren veel vragen over bij het wijkberaad dus werd er een avond georganiseerd met twee ambtenaren voor uitleg. Verschillende mensen hadden bezwaren en er werd afgesproken dat ze er nog eens naar zouden kijken en dan terugkomen met het eventueel nieuwe plan. Deze belofte is niet nagekomen! Wat wel gebeurde was telling op de Schenkkade via de bekende kastjes. Deze telling is uitgevoerd in de herfstvakantie en tegelijkertijd werden de kabels en kastjes kapot gereden door de tractoren van het Boerenprotest (de kastjes lagen aan de overkant in het groen). Daarna is midden in Coronatijd het eenrichtingsverkeer ingevoerd precies in de volgens ons verkeerde richting. Het treinvervangend busvervoer kan nu al niet meer geleverd worden.

Wij wachten nog steeds op de bijeenkomst om dat te mogen uitleggen. Het idee dat in Voorburg de oplossing ligt is idioot. Op de Van Alphenstraat op sommige plaatjes van Alphen singel? Genoemd kun je nauwelijks normaal keren.

Reactie

De Anna van Hannoverstraat is reeds eenrichtingverkeer en het streven is om de Anna van Hannoverstraat uiteindelijk autoluw of zelfs autovrij te maken. Treinvervangend busvervoer vindt nu plaats in de Anna van Hannoverstraat. In de plannen voor de nieuwe inrichting van de openbare ruimte zal hiervoor (indien nodig) een andere locatie gezocht worden in overleg met de betrokken partijen.

e. Zienswijze

In het voorlopige plan wordt er van uit gegaan dat de keerlus van de HTM weg is, dat er een zonnig stationsplein komt waar geen verkeer mogelijk is, maar met veel jonge mensen die in het groen wandelen, zitten, eten en drinken. Regen, hitte en met name wind zal het genot van dit plein behoorlijk bederven.

Reactie

Het plan voor de openbare ruimte rondom SoZa moet nog worden opgesteld. Er is echter door de ontwikkelaar in samenspraak met de omwonenden een schetsontwerp gemaakt hoe de omgeving eruit zou kunnen komen te zien.

Bij de uitwerking van de plannen moet aangetoond worden dat er een acceptabel windklimaat is, waarbij voldaan zal moeten worden aan het gemeentelijk beleid.

f. Zienswijze

Te pas en te onpas wordt de Van Alphenstraat als oplossing voor problemen genoemd terwijl men weet dat het onzin is. Zo wordt het huidige speelveldje aan de van Alphenstraat meegerekend in de LER en MER terwijl men er al hoge gebouwen op diverse plaatjes heeft gepland.

Reactie

Met de vaststelling van de Structuurvisie CID op 1 juli 2021 heeft de gemeenteraad ingestemd met de verdichting rondom de drie stations in Den Haag. De zogenoemde stadscampus Laan van NOI biedt ruimte aan hoogbouw in de directe omgeving van het station. Uitgangspunt daarbij is dat deze hoogbouw bijdraagt aan het realiseren van een aantrekkelijk hoogstedelijk milieu rond het station. De campus ontleent een groot deel van zijn groene kwaliteit aan de twee groene verbindingen de

groene ecologische Schenkzone en de heringerichte groenzone langs de Van Alphenstraat. Deze groene dragers zijn van betekenis op stedelijk niveau. In de toekomstige Ontwikkelvisie Laan van NOI wordt gewerkt aan deze zijde van het station en zal er met bewoners en betrokkenen worden gezocht naar een optimale inrichting aan de van Alphenstraat. In het groen zal aandacht zijn voor bewegen en spelen, rust, waterberging en verkoeling in openbaar en privéterrein.

g. Zienswijze

Het is wachten op een Gebiedsvisie.

Reactie

De Gemeente Den Haag onderschrijft het belang van een integrale visie op het gebied dat onderdeel is van de gebiedsontwikkeling CID. De belangrijkste ambities en uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling CID en de daarin opgenomen deelgebieden zijn verwoord in de Structuurvisie CID (ris307135) en bijbehorende plan MER. In de Structuurvisie wordt ingegaan op het deelgebied Den Haag Laan van NOI en ook verwezen naar de eerder opgestelde gebiedsagenda met de opgaven voor het deelgebied. De herontwikkeling van SoZa maakt hier onderdeel van uit. Het Planuitwerkingskader (PUK) ten behoeve van de herontwikkeling van SoZa (ris 309866) past binnen het kader van de Structuurvisie CID en ook bij het opstellen van het Bestemmingsplan zijn de kaders van de Structuurvisie leidend. Wij onderschrijven dat voor de samenhang met de omgeving en toekomstige ontwikkelingen in het gebied een integrale visie op de omgeving van project en het gebied meerwaarde heeft.

h. Zienswijze

Op enig moment is aan Vorm gevraagd of er voor het begin van de werkzaamheden opnames van de huizen op de Schenkkade worden gemaakt door Vorm. Dat waren ze niet van plan. Omdat veel van de huizen op veengrond staan zou het een voorwaarde moeten zijn bij het bouwen.

Reactie

Dit aspect wordt in het traject van de omgevingsvergunning meegenomen. Het is gebruikelijk een voor- en naschouw uit te voeren.

i. Zienswijze

Zo ook zouden de huizen die vermindering van bezonning krijgen daarvan door Vorm en gemeente op de hoogte gebracht moeten worden en zeker de 11 woningen die significant minder Zon krijgen.

Reactie

Het aspect van bezonning is uitgebreid onderzocht, waarbij de Haagse Bezonningsnorm en beoordelingssystematiek worden gebruikt, zie hiervoor paragraaf 5.10 in de toelichting van het bestemmingsplan. Het is niet gebruikelijk dat de gemeente eigenaren/ bewoners op de hoogte stelt over de resultaten van een bezonningsonderzoek. Wel is in het kader van de bestemmingsplanprocedure een afweging gemaakt in hoeverre de afname van de bezonning op de betreffende panden acceptabel is.

j. Zienswijze

De Plint

Op de Beatrixlaan zijn fantastische plinten met bibliotheken en leescafés beloofd. We wachten er nog steeds op. Waar we niet op zitten te wachten is “reuring” van horeca, die hebben we al genoeg op de Laan van NOI. In een woonwijk hoort geen geluidsoverlast te zijn.

Misschien is Den Haag het zo goed in plinten.

Reactie

In het bestemmingsplan wordt horeca in de categorieën licht en middelzwaar mogelijk gemaakt. Deze categorieën zijn gericht op restaurant concepten. De horeca komt op dusdanige afstand van bestaande woningen dat er geen overlast te verwachten is.

k. Zienswijze

Al lange tijd heb ik SoZaWe als een markant gebouw leren waarderen. Het kleurenspeel van de ochtend- en avondzon heeft een bijzondere schoonheid. Dat er een actiecomité is onder aanvoering van Professor Brinkgreve met bezorgde architectuurkenners die tegen de sloop van het gebouw zijn zou de Raad tot heroverweging moeten brengen. Dat zou een mooi eerbetoon aan Adrie Duivensteijn zijn die lid was van het Actiecomité Behoud het unieke gebouw SoZaWe van Hertzberger.

De Sloop, die wel vijf jaar bij elkaar kan duren, is bepaald niet circulair. En dan te bedenken dat er al vijf jaar goede woningen hadden kunnen zijn voor verpleegster, agent of leraar.

Het is merkwaardig dat de gemeentelijke monumentenlijst van Post65 Architectuur zo makkelijk is genegeerd. Het gebouw van Hertzberger heeft de Monumentale waardering van Heemschut en de Cuypersstichting.

Nu het RCE opnieuw kijkt naar de lijst Post65 architectuur is het extra verstandig om zelf nog eens te toetsen of je zo'n markant gebouw niet beter kan behouden.

Reactie

De ontwikkelaar heeft in samenwerking met de TU Delft in beeld gebracht wat er nog met het casco kan worden gedaan vanuit circulariteit. Het beton wat bij de sloop vrij komt, zal zoveel mogelijk worden hergebruikt. Daarmee wordt vooruitgelopen op toekomstige regelgeving waarin bij projecten 50% van de materialen hergebruikt moet worden. De ontwikkelaar wil daarop vooruitlopen door al zoveel mogelijk materiaal bij de sloop te "oogsten", en daarbij zoveel mogelijk verschillende materialen en onderdelen te hergebruiken. Daarnaast heeft de ontwikkelaar aangegeven dat er wordt gekeken of bepaalde onderdelen van het gebouw (zoals de prefab kolommen) kunnen worden hergebruikt als herinnering aan het pand en verwijzing naar het structuralisme. Gezien de fase waarin het project nu is, is nog niet exact aan te geven of en welke onderdelen van het casco kunnen worden hergebruikt.

Zie verder ons antwoord bij Stichting Het Cuypersgenootschap en Erfgoedvereniging Bond Heemschut onder a.

Conclusie

Gelet op het voorgaande adviseert het college de gemeenteraad de zienswijze ongegrond te verklaren.

13. Ra. 10524173 Belanghebbende

De volledige zienswijze is al bijlage opgenomen.

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

a. Zienswijze

De in het plan voorgestelde metrages kantooroppervlak, woonoppervlak en de ruimte voor de publieke functies zijn dusdanig opgerekt dat die niet op een werk- leefbare manier ingepast kunnen worden in de plan kavel. Laat staan dat het aantal gewenste bewoners en de bijbehorende verkeersbewegingen in een leefbare verhouding staan tot de woning – en bewonersdichtheid van en de huidige verkeerssituatie rond de wijken Bezuidenhout en Voorburg Noord. Kortom: te veel, te hoog op een te klein oppervlak.

Bovendien is het plan gebaseerd op een aantal aannames waarvan het niet duidelijk is of deze wel gefundeerd zijn.

Reactie

Het bestemmingsplan Anna van Hannoverstraat maakt een programma van wonen, kantoren en voorzieningen mogelijk die past binnen het gemeentelijk beleid. Het plangebied maakt deel uit van het Central Innovation District wat verder kan groeien als het economische hart van Den Haag. Het toevoegen van dit type woningen, kantoren en voorzieningen past binnen de gestelde kaders van de Structuurvisie CID en Planuitwerkingskader Anna van Hannoverstraat 4.

Uit de onderzoeken voor het bestemmingsplan en de milieu effect rapportage (MER) blijkt niet dat er een onwerkbaar en onleefbaar situatie zal ontstaan wanneer het project eenmaal gerealiseerd is. De ontwikkeling op de SoZa kavel genereert wel meer verkeer in vergelijking tot het kantoor van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. In paragraaf 5.2.2. van de toelichting van het bestemmingsplan is dit ook nader toegelicht. De effecten op relevante kruispunten zijn echter juist positief door de spreiding in tijd en oriëntatie van de verkeersproductie van de verschillende functies in de nieuwbouw.

b. Zienswijze

Ik vraag u dan ook het plan niet goed te keuren en het zodanig te laten aanpassen dat binnen het bestaande pand van het voormalig Ministerie van SoZaWe (dus geen sloop):

- Het aantal m2 kantooroppervlak teruggebracht wordt tot het aantal m2 waarvoor op dit moment al juridisch bindende verhuurovereenkomsten zijn gesloten; en
- De overige m2 op een hoogwaardige manier bestemd kunnen worden voor woningbouw en publieke functies.

Reactie

De gemeenteraad heeft een Planuitwerkingskader (PUK) vastgesteld waarin de kaders zijn opgenomen waarbinnen de ontwikkeling mag plaatsvinden. Bovendien is het toevoegen van kantoren, woningen en voorzieningen op deze plek tevens passend binnen de Structuurvisie CID. Het is hierdoor niet mogelijk om in dit stadium van de planvorming het aantal vierkante meters kantooroppervlak terug te brengen tot het aantal vierkante meters waarvoor op dit moment verhuurovereenkomsten zijn gesloten. Ook is het gelet op het PUK niet mogelijk om de overige vierkante meters alleen te bestemmen voor woningbouw en publieke functies. Ten aanzien van de keuze voor sloop nieuwbouw wordt verwezen naar de reactie op uw zienswijze onder d en e.

c. Zienswijze

Hieronder treft u een beperkt aantal observaties. Voor verdere observaties sluit ik mij aan bij de zienswijze gepresenteerd door het Wijkberaad Bezuidenhout.

Regie

Het heeft er alle schijn van dat de regie over de planvorming Anna van Hannoverstraat 4 door de Dienst Stedelijke Ontwikkeling is overgelaten aan de projectontwikkelaar. Het gebrek van echte lokale kennis bij de Dienst maakt het onmogelijk om in deze planvorming verder te kijken dan alleen de

kavel. Hierdoor worden de uitstralingseffecten (op allerlei gebied) van de planvorming op de omliggende wijken Bezuidenhout, Voorburg Noord genegeerd dan wel gebagatelliseerd ten faveure van de eisen van de projectontwikkelaar. Kortom, plaatjesmakers worden gestuurd door praatjesmakers.

Reactie

Op 16 december 2021 heeft de gemeenteraad het planuitwerkingskader Anna van Hannoverstraat 4 (PUK) vastgesteld. In het PUK zijn ruimtelijke en programmatische kaders vastgelegd waarbinnen de ontwikkeling dient plaats te vinden. De gemeente heeft hierin actief de regie gevoerd en is samen met de betrokken partijen tot een herontwikkeling van de kavel gekomen. Er is geen sprake van een gemeente die zich laat leiden door projectontwikkelaars.

De herontwikkeling van SoZa maakt onderdeel uit van het CID. De belangrijkste ambities en uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling CID en de daarin opgenomen deelgebieden zijn verwoord in de Structuurvisie CID (ris307135) en bijbehorende plan MER. Ook voor de ontwikkeling op de SoZa kavel is een MER opgesteld (zie bijlage 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan). Er is absoluut geen sprake van het negeren van effecten dan wel het bagatelliseren van effecten ten faveure van de eisen van de projectontwikkelaar.

d. Zienswijze

Voortraject

Het is en blijft onduidelijk hoe de kavel uiteindelijk in handen is gekomen van de huidige projectontwikkelaar. Immers, de Rijksvastgoeddienst bood de kavel ter verkoop aan met de bedoeling en de planning om in het bestaande pand woningbouw te realiseren, terwijl er nu sprake is van sloop van dat pand voor nieuwbouw. Hoe en wanneer is deze 360 graden draai tot stand gekomen en hoe en wanneer is de Gemeenteraad daar volledig en transparant over geïnformeerd is, is niet duidelijk.

Reactie

In 2016 verkocht het Rijksvastgoedbedrijf het gebouw aan Litoro Investments. Het bedrijf betrok in eerste instantie MRP Development bij het project, later nam deze ontwikkelaar de aandelen samen met VORM Ontwikkeling over.

Er is uitgebreid onderzocht wat de mogelijkheden voor het behoud van het gebouw zijn. De Raad is hierover geïnformeerd in de commissiebrief Beantwoording Technische vragen over het Planuitwerkingskader Anna van Hannoverstraat 4 (RIS 309859) waarin ook wordt verwezen naar bijlage 1, een memo van MRP SoZa B.V. van 28 juni 2019 met als onderwerp: Toekomst Hertzbergergebouw (voormalige ministerie van SZ&W). Hierin staat beschreven dat gedurende het proces naar het opstellen van een Planuitwerkingskader meerdere malen, scenario's onderzocht zijn waarbij delen van het gebouw zijn verwerkt, dan wel behouden. Desondanks is geconcludeerd, dat het casco niet hergebruikt kan worden, als de gemeente Den Haag de doelen uit de Structuurvisie CID ten aanzien van de woningopgave, werkgelegenheid, meer groen, betere doorwaadbaarheid, een meer levendige plint met een goede aansluiting op de openbare ruimte, wil behalen. Zie ook de beantwoording van de zienswijze van Stichting Het Cuypersgenootschap en Erfgoedvereniging Bond Heemschut onder a.

e. Zienswijze

Sloop

Het blijft moeilijk te bevatten dat er voor volledige sloop gekozen is met als vergoelijking dat er van "urban mining" gebruik gemaakt wordt, terwijl volledige sloop niet nodig is als er gekozen wordt voor de herontwikkeling van het bestaande pand.

Reactie

Gedurende het proces naar het opstellen van het Planuitwerkingskader zijn meerdere malen scenario's onderzocht waarbij delen van het gebouw zijn verwerkt, dan wel behouden. Desondanks is geconcludeerd dat het casco niet hergebruikt kan worden als de gemeente Den Haag de doelen uit de Structuurvisie CID ten aanzien van de woningopgave, werkgelegenheid, meer groen, betere doorwaadbaarheid, een meer levendige plint met een goede aansluiting op de openbare ruimte, wil behalen. Bovendien blijkt uit de berekeningen die in het kader van die studies zijn gedaan dat behoud van (delen van) het pand economisch niet haalbaar is. Wel is, in samenwerking met de TU Delft, in beeld gebracht wat er nog met het casco kan worden gedaan vanuit circulariteit. Het beton wat bij de sloop vrij komt, zal zoveel mogelijk worden hergebruikt.

f. Zienswijze

Openbare ruimte

Het plan bevat een aantal aannames om het gebied tussen de kavel en het Station Laan van Nieuw Oost Indië een pleinachtig karakter te geven, waarvoor de keerlus van HTM verwijderd zou moeten worden. Ervaring uit het verleden leert dat de HTM autonoom opereert en niet gauw is te bewegen om hun infrastructuur aan te passen. Heeft er overleg plaatsgevonden met de HTM en heeft zij toegezegd mee te werken aan de voorgestelde plannen? Hetzelfde geldt voor overleg met medewerking van de NS.

Reactie

Samen met HTM, NS en Prorail (en andere partijen) wordt er gewerkt om te komen tot een goede inrichting van het gebied rond het station. Er is regelmatig overleg met deze partijen en de gemeente Den Haag. Ook de functie en positie van de tramkeervoorziening wordt hierbij betrokken.

g. Zienswijze

De geplande doorgangsrouten vanaf het Station Laan van Nieuw Oost Indië door het gebouw richting Schenkkade loopt dood op die Schenkkade en de Schenk. Dit kan toch niet als een serieuze route beschouwd worden. Is er nagedacht over een reëel alternatief?

Reactie

De doorsteek tussen de gebouwen is geen doorgangsroute. De functie van de doorsteek is om de doorwaadbaarheid van het gebied te vergroten en om een mogelijkheid te bieden om de entree van het station Laan van NOI vanaf de Schenk zichtbaar te maken en vice versa. Daarnaast leidt de doorsteek naar een groene verblijfsplek aan de Schenk die als onderdeel kan worden gezien van de groene hoven die ook elders aan de Schenk voorkomen. Zie ook pagina 39 van het op 16 december 2022 vastgestelde Planuitwerkingskader (RIS309866).

a. Zienswijze

Verkeersafwikkeling

Het plan bevat alleen een analyse van de verkeersdruk op een aantal kruispunten. Helaas, is het niet duidelijk hoe het inkomende – en uitgaande verkeer van de parkeergarages geregeld wordt en zeker niet in combinatie met de voorgestelde “cul-de-sac” op de Wilhelmina van Pruisenweg.

Reactie

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het verkeersonderzoek uitgevoerd en ontstaat er een aanvaardbare verkeerssituatie in het gebied. In het bestemmingsplan zijn aanduidingen opgenomen waar de in- en uitrit van de parkeergarage kan komen, passend in het gebied. De

daadwerkelijke toegangsvoorziening van de parkeergarage en de aansluiting op de openbare ruimte zal nader worden uitgewerkt in het buitenruimteplan.

a. Zienswijze

Windhinder

Het windhinderonderzoek gericht op de locatie tussen het NWO kavel en het Plan kavel wordt als matig en soms slecht beoordeeld. In de dagelijkse praktijk is de windhinder nu als zeer slecht: bij een zuchtje wind is daar al bijna niet te lopen of te fietsen. Het lijkt er op dat de door het betreffende onderzoeksbureau gesuggereerde oplossingen (nog) niet overgenomen zijn.

Reactie

In het kader van het bestemmingsplan moet het duidelijk worden dat het mogelijk is om aan het windhinder beleid te kunnen voldoen. Ook moet het bestemmingsplan het mogelijk maken dat de benodigde oplossingen gerealiseerd kunnen worden. In de regels is een voorwaardelijke verplichting inzake windhinder opgenomen (artikel 4.9).

Bij de uitwerking van het bouwplan en het inrichtingsplan voor de inrichting van de openbare ruimte zullen de daadwerkelijke oplossingen inzichtelijk gemaakt moeten worden en zal aangetoond moeten worden dat er aan het beleid voldaan wordt.

Conclusie

Gelet op het voorgaande adviseert het college de gemeenteraad de zienswijze ongegrond te verklaren.

14. Ra. 10524208 Werkgroep SoZaWe

De volledige zienswijze is als bijlage opgenomen.

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

a. Zienswijze

Wij vragen als Werkgroep om het voorliggende ontwerp bestemmingsplan Anna van Hannoverstraat 4 (incl. MER en bijlagen) nauwkeurigeniet goed te keuren dan wel vast te stellen.

Wij verzoeken u om eerst:

Onderzoek te doen naar de totstandkoming van het besluit tot sloop van het pand

Bij de Nota van Uitgangspunten bij verkoop werd uitgegaan van “behoud van het gebouw met aanpassingen” en uitdrukkelijk niet van sloop. In de loop der tijd is de projectontwikkelaar nieuwbouwplannen gaan presenteren. Hier is echter nooit een besluit over genomen/ participatie over geweest! En het verzet zich tegen de destijds vastgestelde uitgangspunten. Dit tevens tegen de achtergrond van afspraken als de Prikkeldraadregeling waarin, om te voorkomen dat Bezuidenhout door een muur van kantoren omgeven zou worden, op deze plek geen gebouwen toegestaan zijn hoger dan 40 meter tussen de zichtlijnen Beatrixlaan en Laan van NOI.

Wij eisen dus dat hier onderzoek naar wordt gedaan: sloop mág helemaal niet, en de beoogde bouwhoogte dus ook niet.

Reactie

Zie ons antwoord bij de zienswijze van de Stichting SOS Den Haag onder a.

b. Zienswijze

Het is de overtuiging van de werkgroep dat:

- Het huidige gebouw prima een nieuwe bestemming kan krijgen, waarvoor tekeningen van het Bureau Hertzberger voorhanden zijn – en eerder aan u gepresenteerd – die met toevoeging van extra verdiepingen een markante toevoeging voor de wijk zullen zijn. Het casco kan behouden blijven, op moderne manier kan dit weer worden ingevuld.
- Grote sloopwerkzaamheden van het vele beton (stikstof!, en schade aan omliggende panden) hiermee achterwege kunnen (en moeten) blijven.
- Op deze wijze in korte tijd (over 1 jaar in plaats van over 5 jaar!) al invulling kan worden gegeven aan het realiseren van fatsoenlijke woningen (60m2 en groter) teneinde mensen die een woning zoeken daar snel aan te helpen.
- Dit voor de wijk Bezuidenhout betekent dat door de kleinere bewoners aantallen (hoewel nog steeds aanzienlijk) de druk op de voorzieningen in de wijk minder in het gedrang komt.
- Dat van de zijde van projectontwikkelaar en architect in samenwerking met DSO de Raad is voorzien van een eenzijdige informatiestroom die er enkel op gericht was om de sloop van het voormalige ministerie mogelijk te maken (conclusie na bestudering W.O.O. stukken door de werkgroep). Er zijn geen serieuze pogingen of onderzoeken gedaan naar behoud. Wij verzoeken de gemeente dit wel te doen.

Reactie

Zie ons antwoord Stichting Het Cuypersgenootschap en Erfgoedvereniging Bond Heemschut onder a.

c. Zienswijze

Een totale Gebiedsvisie Laan van NOI op- en vast te stellen, alsmede een Voorzieningenplan voor het CID

Bovenstaande geldt wat de Werkgroep betreft als uitgangspunt voor nadere besluitvorming rondom dit kavel. Indien wij toch ingaan op het gepresenteerde plan, is onze zienswijze daarop als volgt:

Algemeen

Wij hebben als werkgroep kennis genomen van de door de Stichting Wijkberaad Bezuidenhout (Wijkberaad) ingediende zienswijze en die van mevrouw [naam] en sluiten ons hier grotendeels bij aan.

In het bijzonder sluiten wij ons aan bij de analyse van het Wijkberaad dat het bestemmingsplan voor de gemiddelde burger onleesbaar is, ingewikkeld opgesteld, wollig en vaag taalgebruik gebruikt waardoor de inhoud in feite onbegrijpelijk wordt, en daarbij de term ‘duurzaam’ misleidend gebruikt.

Reactie

De Gemeente Den Haag onderschrijft het belang van een integrale visie op het gebied dat onderdeel is van de gebiedsontwikkeling CID. De belangrijkste ambities en uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling CID en de daarin opgenomen deelgebieden zijn verwoord in de Structuurvisie CID (ris307135) en bijbehorende plan MER. In de Structuurvisie wordt ingegaan op het deelgebied Den Haag Laan van NOI en ook verwezen naar de eerder opgestelde gebiedsagenda met de opgaven voor het deelgebied. De herontwikkeling van SoZa maakt hier onderdeel van uit. Het Planuitwerkingskader (PUK) ten behoeve van de herontwikkeling van SoZa (ris 309866) past binnen het kader van de Structuurvisie CID en ook bij het opstellen van het Bestemmingsplan zijn de kaders van de Structuurvisie leidend.

De vraag naar onderwijs, sport, cultuur, groen, zorg, welzijn en andere soorten voorzieningen zal blijven toenemen naarmate er inwoners in Den Haag bijkomen. Ruimtelijk willen we voorzieningen toevoegen waar de vraag toeneemt. Bovendien moet het voorzieningenaanbod divers en van hoog niveau zijn om aan te sluiten bij de verschillende wensen en behoeften van bestaande en nieuwe gebruikers. De nota Haagse referentienormen maatschappelijke voorzieningen (RIS307513) geeft richtinggevende oppervlaktes voor diverse voorzieningen welke als uitgangspunt gehanteerd worden bij de start van gebiedsontwikkelingen en grootschalige projecten. Hierbij gaat het om primair en voorgezet onderwijs, sport, zorg en welzijn, kunst en cultuur, maar ook voldoende speelveldjes, en gebruiksgroen in de openbare ruimte om te sporten. De referentienormen zijn niet bedoeld als bindende norm. Wel zijn ze bedoeld om bij gebiedsontwikkelingen aan de voorkant globaal onderbouwde ruimte- en investeringsclaims te kunnen doen (RIS307513, p. 5). Toepassing van de normen op individuele bouwprojecten heeft zijn beperkingen, omdat veel voorzieningen op een hoger schaalniveau (buurt, wijk of stadsdeel) worden georganiseerd. Inzet is om voldoende aanbod op het juiste schaalniveau te realiseren, gekoppeld aan de grote gebiedsontwikkelingen. Voor het CID worden de centrum-stedelijke referentienormen als vertrekpunt voor de berekening gehanteerd. In het Voorzieningenonderzoek CID is een vertaalslag gemaakt op basis van de verwachte hoogstedelijke woonmilieu en bijbehorende huishoudensgrootte. Tot slot is de gemeente van mening dat de term ‘duurzaam’ niet misleidend wordt gebruikt, maar dat het plan duurzaam wordt uitgevoerd, passend binnen de wettelijk eisen en de duurzaamheidsambities van de stad.

d. Zienswijze

Ook zijn wij met het Wijkberaad van oordeel dat de gemeente Den Haag bij dit project te weinig regie voert. De gemeente laat zich geheel leiden door de projectontwikkelaar en bouwer (VORM) die de realisatie van de Nieuwbouw verzorgt. Dat is zichtbaar in het Plan en de onderliggende rapporten. Zo is de participatie overgelaten aan de projectontwikkelaar; één van de belanghebbenden! Dit heeft over de jaren heen geleid tot een aantal steeds weer voor ons als wijkbewoners teleurstellende bijeenkomsten, waarin over details mocht worden meegedacht, maar hoofdlijnen als sloop vs nieuwbouw, hoogte en bouwvolume – dé kernpunten – niet aan bod kwamen. “Daar gaat de gemeente over.” Deze laatste gaf echter nooit thuis (was als ‘toehoorder’ [sic] aanwezig) en zo zijn de ‘Verslagen van de burgerparticipatie’ als bewijsstukken van deze participatie als afvinklijstjes van het Plan terecht gekomen. Wij vinden het belangrijk dat u weet dat er géén burgerparticipatie heeft plaatsgevonden. Graag verwijzen wij hierbij ook naar de zienswijze van mevrouw [naam].

Reactie

Bij particuliere initiatieven ligt de verantwoordelijkheid voor het betrekken van de omgeving bij de marktpartij. Wel neemt de gemeente de reacties van belanghebbenden mee in de besluitvorming over bouwplanontwikkelingen. De wijze waarop de ontwikkelaar de participatie heeft vormgegeven sluit aan op de Handreiking communicatie particuliere bouwinitiatieven die de gemeente heeft opgesteld (RIS255688).

Hieronder een nadere uiteenzetting van de participatie:

Het eerste participatietraject, is georganiseerd door de ontwikkelaar en vond plaats van Juni 2018 tot april 2020. Vanwege de impact van hoogbouw op de omliggende omgeving zijn er door de ontwikkelaar acht bijeenkomsten georganiseerd voor omwonenden, belanghebbenden en belangstellenden in 2018 en 2019. In totaal namen aan deze bijeenkomsten gezamenlijk ongeveer 600 mensen deel. Het communicatietraject startte in 2018 met vijf gesprekken met de gemeente Den Haag en Wijkberaad Bezuidenhout over belangrijke thema's in de herontwikkeling. Hierop volgde een toekomstverkenning, de zogenoemde ID sessie. Een creatieve workshop waarin 30 stakeholders

met elkaar hebben gewerkt aan een toekomstbeeld voor de locatie. De ID sessie resulteerde in een ID Card, welke aan stedenbouwkundig bureau Rijnboutt werd meegegeven in het programma van eisen voor het stedenbouwkundige plan. Ook konden tijdens de Grand Opening van SOZA bezoekers aan deze open dag hun visie op de toekomst van het gebied met de ontwikkelaar delen in De Toekomstkamer. In het voorjaar van 2019 is het stedenbouwkundige plan gepresenteerd in een eerste publieksbijeenkomst en kon men reageren schriftelijk of plenair tijdens de publieke bijeenkomsten. Actieve betrokkenen hebben in drie plangroepen het plan verder onderzocht. In totaal namen ruim 45 mensen deel aan deze plangroepen. De uitkomsten van de bijeenkomsten werden vervolgens gepresenteerd tijdens een publieksbijeenkomst. Deze opzet en participatie mondde uit in een overleg met de wethouders van de gemeente Den Haag en van Leidschendam-Voorburg in juli 2019. Opnieuw konden betrokkenen hun visie kenbaar maken en deze werden verzameld in het participatieverslag van 2019.

In maart 2020 zou in afstemming met de gemeente Den Haag, het aangepaste bouwplan Anna worden gepresenteerd door de ontwikkelaar via een publieksbijeenkomst. Echter, werden publieksbijeenkomsten van meer dan 100 personen landelijk verboden vanwege Covid-19. Na overleg met de gemeente bleek een webinar zeer geschikt om het aangepaste plan Anna te presenteren aan omwonende, belangstellende en belanghebbende. Hiermee kon alsnog iedereen bereikt worden die kennis wilde nemen van het aangepaste plan. Tijdens het webinar is uitgelegd wat de planaanpassingen betroffen. Het webinar fungeerde als slotbijeenkomst van het participatie traject. Het participatietraject is online inzien: <https://aanbod.vorm.nl/soza/participatie-puk-soza> RIS309859_Bijlage_2_deel_1 (raadsinformatie.nl)
denhaag.raadsinformatie.nl/document/10492855/1/RIS309859_Bijlage_2_deel_2

Op 26 oktober 2021 heeft de gemeente in de aanloop van de vaststelling van het Planuitwerkingskader volledige zelf een participatieavond georganiseerd.

Het verslag van die bijeenkomst is te vinden op Aanvullingen ten behoeve van vaststelling PUK Anna van Hannoverstraat 4 Gemeente Den Haag (raadsinformatie.nl) (RIS310641)

In het voorjaar van 2022 vond van mei tot en met juli een tweede participatietraject plaats. Dit traject was georganiseerd in de vorm van klankbordgroep-bijeenkomsten en richtte zich op de uitwerking van de kaders tot een bouwplan voor de herontwikkeling met een focus op echte inhoudelijke participatie. De keuze voor klankbordgroep-bijeenkomsten als participatievorm bood de mogelijkheid voor diepgaande gesprekken en gezamenlijk ontwerpen, Om ervoor te zorgen dat alle geïnteresseerden konden deelnemen, werd tevens een openbare inloopbijeenkomst georganiseerd. De samenstelling van de klankbordgroep was zorgvuldig overwogen. Het participatietraject maakte gebruik van een uitgebreide huis-aan-huis mailing om geïnteresseerden te bereiken. Op basis van aanmeldingen en eerdere participatiemomenten werd een diverse groep samengesteld die het volledige spectrum van omwonenden en belanghebbenden vertegenwoordigde. Zo werd een breed scala aan stemmen gehoord en werd een eerlijk proces geborgd. Deze groep omvatte huidige en potentieel toekomstige bewoners, omwonenden, zakelijke burens en vertegenwoordigers van verschillende leeftijdsgroepen en wooncarrières. Ook werden bewoners- en wijkberaden actief betrokken bij het traject.

Na deze periode trokken de gemeente Den Haag en de marktpartij samen op in hun communicatie naar de betrokkenen. Er werd tevens een neutrale derde partij ingeschakeld om ervoor te zorgen dat deelnemers zich gehoord voelden en dat het proces eerlijk verliep.

De klankbordgroep kwam bijeen tijdens vijf bijeenkomsten. Onder leiding van Barcode Architects is geparticipeerd over 'gebouw en programma'. De deelnemers zijn geraadpleegd over vier thema's: Voorzieningen, Doelgroepen, Woningen en Architectuur. Landschapsarchitect DELVA heeft samen

met de klankbordgroep gediscussieerd, geschetst, getoetst en ontworpen aan het schetsontwerp van de openbare ruimte welke in coproductie is gemaakt met de klankbordgroep. Ook van dit participatietraject is een verslag gemaakt. Deze kunt u hier raadplegen:

https://denhaag.raadsinformatie.nl/document/12507116/1/RIS314689_Bijlage_Participatieboek_Klankbordgroep_Bouwplan_SoZa_juli_2022_online_versie

<https://aanbod.vorm.nl/storage/projects/14183/downloads/1985.pdf>

De gemeente Den Haag heeft voor het Central Innovation District als geheel (waar het plangebied deel van uitmaakt) meerdere malen geparticipeerd op basis van het participatieplan CID. Zo zijn er CID dagen georganiseerd met diverse workshops en is er in mei 2023 een informatiebijeenkomst over de voorzieningen in het CID.

Tot slot is in het kader van het ontwerpbestemmingsplan op 30 maart 2023 een informatieavond georganiseerd over het Beeldkwaliteitsdocument en Bestemmingsplan Anna van Hannoverstraat 4. Tijdens deze bijeenkomst konden betrokkenen alle vragen stellen over het bestemmingsplan en op welke manier alle input van de bovenstaande sessies is geregeld.

De totstandkoming van dit bestemmingsplan is derhalve zorgvuldig geweest.

e. Zienswijze

Zo is door de projectontwikkelaar een ongebreidelde groei aan m2's BVO geïntroduceerd. DSO en verantwoordelijk wethouder hebben hier nooit een remmende factor in gespeeld; sterker nog, zijn kennelijk bereid geweest maximale winst voor Projectontwikkelaar mogelijk te maken. (De laatste heeft natuurlijk een belang zoveel mogelijk m2's te kunnen verhuren of verkopen.) Maar wel ten koste van de leefomgeving van omwonenden en van toekomstige bewoners van de nieuwbouw.

Reactie

Door de huishoudensverduunning (een afname van het gemiddeld aantal personen dat in woningen woont) van de afgelopen jaren is het niet automatisch zo dat een stijging van het aantal woningen automatisch betekent dat het aantal inwoners stijgt. Er is geen vanzelfsprekende relatie tussen het toevoegen van de nieuwbouw en een afname van de kwaliteit van de leefomgeving van omwonenden en toekomstige bewoners van de nieuwbouw. Daarbij is door middel van de structuurvisie CID sturing op het aantal woningen wat er per gebied bij komt.

Met de vaststelling van de Structuurvisie CID op 1 juli 2021 is besloten om Den Haag te laten groeien rond de stations Centraal Station, Holland Spoor en Laan van NOI. Dit zijn gebieden waar reeds intensief gewerkt en gewoond wordt en waar kansen zijn om verdichting verder te laten plaatsvinden. Dit bestemmingsplan heeft een vastgesteld programma, voorkomend uit het Planuitwerkingskader Anna van Hannoverstraat 4 (RIS309866), passend in het gemeentelijk beleid. De gemeente herkent zich niet in het beeld van 'ongebreidelde groei', maar zet in op verdichting op de juiste plek vanwege de aanwezigheid van Openbaar Vervoer, bedrijvigheid en voorzieningen.

f. Zienswijze

Verder heft de gemeente het bijvoorbeeld ook aan projectontwikkelaar overgelaten om een berekening te maken van de te verwachten extra parkeerdruk, leidend tot een bepaald aantal in de Nieuwbouw te realiseren parkeerplaatsen. Nogmaals: het ligt voor de hand dat de projectontwikkelaar er een belang bij heeft zoveel mogelijk m2's te kunnen verhuren of verkopen. Het is de gemeente die hier regie in moet voeren!

Reactie

De voorliggende ontwikkeling moet voldoen aan het gemeentelijk parkeerbeleid, waaronder de gemeentelijke parkeernorm.

g. Zienswijze

Een bestemmingsplan moet een sturend instrument te zijn voor de stadsplanologie en gebouwde omgeving, en de volgordelijkheid van plannen en procedures; nu is het een administratief verslag van de plannen van een private bouwer, waarmee diens plannen worden gefaciliteerd – met voorbijgaan aan de belangen van anderen, zoals de huidige (én toekomstige) bewoners.

Reactie

Het voorliggend bestemmingsplan is nog steeds een sturend instrument. Het toekomstige bouwplan moet binnen de kaders van het bestemmingsplan gerealiseerd worden. Bij het opstellen van het bestemmingsplan worden de kaders uit het PUK die de gemeenteraad heeft vastgesteld vertaald in een juridische regeling (het bestemmingsplan). Er is geen sprake van het faciliteren van een private bouwer en het voorbij gaan aan belangen van derden.

h. Zienswijze

Groen

De planlocatie ligt binnen het zogenaamde “CID”. Het aantal m2 groen in het CID-gebied moet minimaal gelijk blijven. Uit de toelichting op het plan blijkt dat het aantal m2 groene ruimte afneemt van 12,9m2 naar 11,4 m2. De LER CID gaat eveneens uit van een afname maar dan van 11m2 naar 9,5 m2. Ons is bekend dat het aantal vierkante meters groen per woning binnen het CID inmiddels zelf is bijgesteld naar 8m2. De Haagse referentienorm voor groen 16m2 is per woning. Dan hebben het dus over een halvering van de norm! Een wat ons betreft ongewenste en ongezonde situatie. Vindt de gemeente het oké om zomaar een plan goed te keuren met zóveel te weinig groenvoorziening? Hoe denkt de gemeente dit te weinig aan groen te gaan compenseren in de onmiddellijke omgeving van de nieuwbouw?

Hoe is de berekening tot stand gekomen met een opgave van het aantal m2 aaneengesloten stukken groen waarover wordt gesproken? Uit de stukken wordt dit niet duidelijk.

Hoe verhoudt zich het genoemde groen met de omgeving? Naar onze mening dient dit onderdeel zijn van de Gebiedsvisie Laan van NOI en het definitieve bestemmingsplan.

Reactie

Zie de beantwoording van de zienswijze van Stichting Wijkberaad Bezuidenhout onder n, o en p.

i. Zienswijze

Het ingetekende pocketparkje/ pleintje wordt gesitueerd op een slechte plek in het plangebied. De geplande doorgang naar het station is door de toekomstige hoogbouw slechts te benoemen als een donker straatje wat vanuit het station nergens naar leidt. Voor deze grond is de gemeente verantwoordelijk. De kans dat op deze plek overlast voor de buurt ontstaat is groot. Hoe gaat de gemeente garanderen dat hier een prettige leefplek en een veilige doorgang zal komen?

Reactie

Het profiel en de inrichting van de doorgang tussen de bebouwing, die het stationsgebied met de Schenkzone en het Beatrixkwartier zal verbinden, moet voldoen aan de kwaliteitseisen van de gemeente voor de openbare ruimte. Het voorstel tot inrichting zal daarnaast getoetst worden door de Advies Commissie Openbare Ruimte (ACOR).

Uit het windhinderonderzoek en het bezonningsonderzoek blijkt dat er sprake is van een in voldoende mate prettig verblijfsklimaat ter plaatse van het pocketpark/ pleintje (zie ook de beantwoording van de zienswijze van Stichting Wijkberaad Bezuidenhout onder z).

j. Zienswijze

Onze vrees is dat voorgestelde groenvoorzieningen in de omgeving van het plangebied op den duur niet gerealiseerd zullen worden. Er is namelijk voor betreffende locaties geen onderzoek gedaan naar o.a. geschiktheid van locatie, grond, windhinder etc. Voordat deze locaties worden meegerekend in het groenplan, MER, LER, etc. dienen daarvoor eerst de juiste onderzoeken plaats te vinden. Waarbij realiseerbaarheid van deze plannen voorop moeten staan. Te vaak hebben wij als wijkbewoners gezien dat de toezeggingen van de gemeente op een later moment in het proces worden teruggetrokken o.a. wegens te hoge kosten etc.

Wij verwijzen graag naar de affaire overkapping Utrechtse Baan in relatie tot Grotius, waarbij helaas de gemeente zich niet van een bekwame kant heeft getoond. Zulke fouten willen wij niet.

Reactie

Ook voor de inrichting van de openbare ruimte met betrekking tot groen, zullen de plannen moeten voldoen aan de kwaliteitseisen van de gemeente en in samenhang met de groeiomstandigheden en beoogde gebruik worden ontworpen, uitgevoerd en beheerd. Omdat deze herinrichting samenhangt met het vergunnen van het project, is daarmee de dekking voor de kosten van herinrichting geborgd. In het proces van kwaliteitsborging en goedkeuring zal ook de dekking van de beheerkosten van deze herinrichting worden vastgesteld.

k. Zienswijze

Verkeer en parkeren

Uit het plan blijkt dat veel aannames zijn gedaan m.b.t. mobiliteit. De aanwezigheid van Station Laan van NOI en de ligging van de Nieuwbouw gaan, dat lijkt de aannames in het Plan, er voor zorgen dat de bewoners van 1.200 woningen en de medewerkers van bedrijven in 24.000 m² kantoorruimte bijna allemaal de trein of de fiets gaan nemen om van en naar hun woning of werk te komen. Als bewoners juichen we verminderd autogebruik, verminderde parkeerdruk, een schonere lucht, minder verkeerscongestie en minder ongelukken in het verkeer toe. We begrijpen dat het creëren van extra parkeerplaatsen er niet toe zou leiden dat men wordt gestimuleerd om de auto te laten staan. Maar we begrijpen een aantal uitgangspunten in het Plan in dit verband niet en verzoeken om toelichtingen en onderbouwingen en zo nodig aanpassingen wanneer de cijfers en bevindingen niet kloppen met de aannames of conclusies van de gemeente.

Als bewoners schrikken wij van de berekende toename van het aantal verkeersbewegingen (bijna 2.500 extra voertuigen per etmaal). Welke maatregelen denkt de gemeente voor verkeersopstoppen, met name vanuit en naar de Utrechtsebaan te gaan nemen? Is de gemeente bereid zodanige verkeersmaatregelen te treffen dat er niet straks elke ochtend en avond een enorme file richting de Utrechtsebaan zal komen te staan, met alle (gezondheids)effecten voor de wijk van dien?

Reactie

In paragraaf 6.2.4 Autobereikbaarheid uit het MER (bijlage 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan) zijn de effecten van de ontwikkeling op het verkeersnetwerk in de omgeving van het plangebied inzichtelijk gemaakt.

Het volgende wordt geconcludeerd: de verwachte verkeerstoename van de ontwikkeling (2.465 motorvoertuigen per etmaal) is beperkt en verspreidt zich over de verschillende ontsluitingswegen

rondom de ontwikkellocatie. Naar verwachting gaat de toename op in de dagelijkse fluctuatie van het verkeer. Doordat een groot aandeel bezoekers van commerciële functies gebruik zullen maken van het OV/de fiets valt de toekomstige verkeersgeneratie in werkelijkheid lager uit dan is berekend. Verder zorgen verschillende diensten en voorzieningen in de voorgenomen ontwikkeling ervoor dat bewoners in het gebied in hun behoeften worden voorzien. Externe verkeersbewegingen worden hierdoor beperkt. Het verkeer kan dan ook zonder problemen worden afgewikkeld over de hoofdwegen in de omgeving.

Middels een berekening, zie paragraaf 5.2.2 Verkeer in de toelichting, is aangetoond dat in het maatgevende moment (de avondspits) de verkeersgeneratie van de ontwikkeling SoZa lager is dan de huidige verkeersgeneratie van het ministerie. Bij enkel een vergelijk tussen de huidige situatie en de plansituatie kan aangenomen worden dat de verandering van functie van het projectgebied zorgt voor een afname van het verkeersaandeel van dit gebied en daarmee een verbetering van de doorstroming op het kruispunt Schenkkade - Laan van NOI

Uit berekeningen van de effecten van de verkeersbewegingen op de luchtkwaliteit blijkt dat de maximale bijdrage van de planvorming aan de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ minder is dan 1,2 µg/m³, waardoor de planvorming in beperkte mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit, zie paragraaf 5.4 uit de toelichting van het bestemmingsplan.

De luchtkwaliteit op de planlocatie wordt met name bepaald door achtergrondconcentraties van de omliggende verkeersaders. De extra verkeersbewegingen als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling zullen daarom hooguit een lichte verslechtering van de luchtkwaliteit tot gevolg hebben, zie ook paragraaf 6.1.4 uit het Milieu effect rapport (bijlage 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan).

l. Zienswijze

Er wordt uitgegaan van 573 parkeerplaatsen in de Nieuwbouw. Uit de op p.76 aangehouden getallen qua aantal woningen en m² BVO kantoren/ commercieel gebruik is op basis van de CID parkeernorm een berekening gemaakt. Die is gemaakt door de projectontwikkelaar en niet door de Gemeente. Waarom niet?

Reactie

De Gemeente controleert de berekening van de ontwikkelaar. De ontwikkeling moet voldoen aan het parkeerbeleid van de gemeente.

m. Zienswijze

Wij vragen de gemeente een eigen berekening te maken en die ten grondslag te leggen aan het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen dat aan de projectontwikkelaar wordt opgelegd, waarbij de gemeente van realistische- en niet de meest minimale- aannames uitgaat, die aansluiten bij de verwachte toename van 2.500 vervoersbewegingen van gemotoriseerd verkeer per etmaal.

Reactie

Bij de berekening van het aantal parkeerplaatsen is gebruik gemaakt van de normen zoals vastgelegd in de Nota Parkeernormen CID Binckhorst. Deze zijn afgeleid van het programma en niet van het aantal verkeersbewegingen.

n. Zienswijze

Wanneer gaat de gemeente onderzoeken welk stelsel voor de bewoners van de al bestaande woningen wordt gecreëerd waardoor parkeren niet mogelijk blijft op de Schenkkade en achterliggende straten richting Bezuidenhout? Het plan vermeldt daar helemaal niets over, terwijl het niet anders kan dan dat de gemeente zich realiseert dat er wel degelijk een toenemende parkeerdruk op de directe omgeving

zal zijn, gelet op het aantal extra vervoersbewegingen. Hoe denkt de gemeente die parkeerdruk – als er geen vergunningparkeren zou komen – te voorkomen?

Reactie

De nieuwe bewoners krijgen geen parkeervergunning op maaiveld. Door monitoring kan er worden gekeken in hoeverre de parkeerdruk in de omgeving verandert en zo nodig kunnen de venstertijden worden aangepast.

Het bestemmingsplan voorziet in ruime mogelijkheden om in de parkeervraag van de voorgenomen ontwikkeling te voorzien. Het bestemmingsplan maakt zowel ondergronds als bovengronds parkeren mogelijk. We verwachten dan ook niet dat het plan tot toenemende parkeerdruk in de directe omgeving zal leiden.

o. Zienswijze

Als er dan geen parkeervergunningen worden afgegeven; kan de gemeente garanderen dat dit niet het geval zal zijn, zowel voor bewoners en gebruikers maar specifiek ook voor werknemers van bedrijven in de Nieuwbouw? In het verleden heeft de gemeente aan bedrijven ruim parkeervergunningen toebedeeld. (KPN 600 vergunningen). Hoe wordt er gehandhaafd? Hoe wordt intern bij de gemeente gewaarborgd dat dit soort fouten in de toekomst niet worden gemaakt?

Reactie

De gemeente zal erop toezien dat er geen vergunningen worden uitgegeven.

p. Zienswijze

Omgevingsaspecten/MER/Luchtkwaliteit; p.67, p. 72/73, p.84/85

In de tabel op p. 69 wordt onder 'Luchtkwaliteit; verandering van blootstelling aan schadelijke stoffen' de beoordeling 'Goed' toegekend. Dat is niet denkbaar en in tegenspraak met de bevinding op p. 67.

Reactie

In de tabel op pagina 69 staat dat de luchtkwaliteit in de referentiesituatie goed is. Op pagina 67 staat dat de voorgenomen ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan een verandering van de blootstelling aan schadelijke stoffen, maar dat strikt genomen de concentratie schadelijke stoffen door de voorgenomen ontwikkeling verslechtert. Daardoor heeft de ontwikkeling een negatief effect (-) op de luchtkwaliteit. In de tabel op pagina 69 staat in de kolom 'voorgenomen ontwikkeling' dan ook een – opgenomen. Er is geen sprake van tegenspraak tussen de tabel op pagina 69 en de tekst op pagina 67.

q. Zienswijze

Eerlijk gezegd vindt de Werkgroep de cijfers betreffende de negatieve impact van het project schokkend. De leefkwaliteit van de omgeving gaat er in grote mate op achteruit. Dit is een zeer kwalijke zaak; waarom zouden burgers accepteren dat het huidige niveau van leefkwaliteit niet minimaal wordt gehandhaafd?

Wij begrijpen echt niet hoe men na alle genoemde effecten tot een kwalificatie 'neutraal' kan komen of 'staat besluitvorming niet in de weg' of 'maakt ontwikkeling mogelijk'. Graag een uitgebreide toelichting van de gemeente op dit punt.

Reactie

De onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan en MER laten zien dat de impact van de plannen op de omgeving voor de meeste aspecten en criteria beperkt is. In het advies

van de Commissie voor de m.e.r. wordt aangegeven dat het MER duidelijk beschrijft dat het ontwerp rekening houdt met de ruimtelijke kwaliteit, de bereikbaarheid voor langzaam verkeer en het zoveel mogelijk beperken van windhinder en schaduwwerking. Ook onderbouwt het rapport volgens de Commissie in voldoende mate welke invloed het plan op het verkeer in de omgeving heeft. Dat betekent niet dat negatieve effecten volledig zijn uitgesloten, dat is bij grootschalige binnenstedelijke herontwikkelingsprojecten bijna onontkoombaar. Met aanvullende randvoorwaarden en maatregelen worden de negatieve effecten echter zo veel mogelijk beperkt en wordt voldaan aan de geldende kaders. De bijdrage die het plan levert aan het voorzien in de grote woningbehoefte en de kwaliteitsverbetering van de stationsomgeving als stadsentree van Den Haag weegt naar het oordeel van de gemeente ruimschoots op tegen de beperkte negatieve effecten op de omgeving.

r. Zienswijze

Hoe dan ook vragen wij ons af waar de genoemde aannames en beoordelingen op berusten, en waarom niet in voor de burger begrijpelijke taal wordt uitgelegd welk effect er precies optreedt. Verder is onze gerechtvaardigde vraag dat de gemeente controleerbare metingen laat doen door een onafhankelijk bureau; en niet een bureau dat opdracht handelt van VORM, zoals Antea.

Reactie

Dat onderzoeken worden aangeleverd door de ontwikkelaar is heel gebruikelijk. De Wet ruimtelijke ordening schrijft namelijk voor dat de kosten voor de planologische wijziging gedragen worden door de ontwikkelaar. De onderzoeken zijn echter onder andere getoetst door gemeentelijke afdelingen en de Omgevingsdienst.

Het is begrijpelijke dat de technische onderwerpen lastig te begrijpen zijn door burgers. Er is voor zover dit mogelijk was/is geprobeerd om een en ander leesbaarder te maken door samenvattingen van de onderzoeken op te nemen in de toelichting.

s. Zienswijze

Hinder tijdens de bouw

Bij het achterwege laten van nieuwbouw, en het hergebruik van het pand, zal van bouwhinder exponentieel minder last zijn, zie hiervoor pag. 1 van dit document.

Zou nieuwbouw toch plaatsvinden zal de gemeente toe moeten zien op daadwerkelijke duurzame bouw. Zaken als “in principe” geen dieselaggregaten zijn natuurlijk veel te vaak en niet handhaafbaar.

Reactie

Dit is onderdeel van het omgevingsvergunningtraject waarbij moet worden voldaan aan het gestelde in het bouwbesluit en de voorwaarden die over deze onderwerpen zullen worden opgenomen in de omgevingsvergunning.

t. Zienswijze

Windhinder/ bezonning (pag. 123 e.v.)

Stadsklimaat

Welke 11 woningen betreft dit? Uit de stukken blijkt dat nergens.

Wanneer zijn de bewoners van deze woningen van de genoemde gevolgen van de bouw op de hoogte gebracht? Ons is niet bekend dat dit gedaan is. Is het niet een daad van behoorlijk bestuur dat de gemeente dit zeer tijdig 1-op-1, vooraf, en transparant, met direct betrokkenen zou bespreken, zodat deze zich kunnen voorbereiden (bijv. een zienswijze indienen, dan wel compensatie kunnen ontvangen)?

Hoe kan de gemeente tot de conclusie komen dat de Nieuwbouw voor deze woningen eigenlijk geen verschil maakt omdat er voor die woningen tóch al geen sprake was van het minimale aantal zon-uren? Is dat niet een gotspe? Juist voor die woningen is het beetje zon dat ze nu nog wel hebben, extra waardevol.

Reactie

In het bezonningsonderzoek (bijlage 15 bij de toelichting) is een overzicht opgenomen, waarin per meetpunt is aangegeven of aan de bezonningsnorm wordt voldaan of niet. Ook is in dit overzicht aangegeven of in de huidige situatie al aan de bezonningsnorm wordt voldaan. Wanneer er in de bestaande situatie al niet aan de norm wordt voldaan en er sprake is van een verdere afname, is dit blauw gemarkeerd. Alle meetpunten staan op een kaartje aangegeven (Bijlage 1 Meetpunten en resultaten bij het bezonningsonderzoek). Via het overzicht en het kaartje is te achterhalen om welke 11 woningen het gaat.

Het is niet gebruikelijk om bewoners van de gevolgen van de bouw op de hoogte te brengen. Het ontwerp bestemmingsplan, inclusief het bezonningsonderzoek, is ter inzage gelegd. Hiermee is aan de informatieplicht voldaan.

Nergens wordt de conclusie getrokken dat de nieuwbouw voor de 11 woningen geen verschil maakt. Wel wordt de conclusie getrokken dat uit nader onderzoek blijkt dat de 11 woningen slechts een deel van het jaar niet aan de bezonningsnorm voldoen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 3.2 van het bezonningsonderzoek.

Op 7 maart voldoet nog maar 1 van de 11 woningen niet aan de bezonningsnorm, op 21 maart voldoen alle 11 woningen aan de bezonningsnorm.

u. Zienswijze

Waterberging (pag. 164)

Indien er geen oplossing komt voor de waterberging kan er niet worden gesloopt en/ of gebouwd. Hiertoe zal o.a. het plan dienen te worden getoetst door Delfland. De veiligheid voor de omwonenden en gebruikers van het gebied dient daarbij voorop te staan. Veiligheid is een der taken en verplichtingen van de gemeente naar haar bewoners en deze mag op geen enkele wijze worden verzaakt. Hoe gaat de gemeente hier vorm aan geven, en hoe bouwt zij garanties voor de omwonenden in? Wanneer gesproken wordt over waterberging elders als compensatie zal deze eerst gerealiseerd moeten worden. En niet alleen als argument aangevoerd. Uit de W.O.O. stukken blijkt o.a. inundatie een oplossing van het probleem te bieden. Dit zien wij als slecht en onbehoorlijk bestuur. Problemen dienen te worden opgelost en niet bij een ander te worden neergelegd. Zeker wanneer er sprake zal zijn van bewust schade toebrengen aan eigendommen van derden.

Reactie

Zie ons antwoord bij de zienswijze van het Hoogheemraadschap Delfland onder a.

v. Zienswijze

Leefbaarheidseffecten (waaronder voorzieningen)

De uitbreidingen inzake scholen en kinderdagverblijven zijn te klein om de door het gemeentebestuur voorgestelde geforceerde groei van het Bezuidenhout op te vangen. Kan de gemeente een en ander met cijfers onderbouwen? En zorgen dat hier vóór vaststelling van het bestemmingsplan in voorzien wordt?

Er zijn geen harde toezeggingen betreffende het mogelijk maken van het vestigen van eerstelijnszorg in de Nieuwbouw zelf. Uit ervaringen weten we dat huurprijzen gevraagd door projectontwikkelaars

veelal te hoog zijn voor bijv. huisartsen en fysiotherapeuten. Welke garanties gaat de gemeente hiervoor inbouwen?

Reactie

De nota Haagse referentienormen maatschappelijke voorzieningen (RIS307513) geeft richtinggevende oppervlaktes voor diverse voorzieningen welke als uitgangspunt gehanteerd worden bij de start van gebiedsontwikkelingen en grootschalige projecten. Hierbij gaat het ook om zorgvoorzieningen. De referentienormen zijn niet bedoeld als bindende norm. Wel zijn ze bedoeld om bij gebiedsontwikkelingen aan de voorkant globaal onderbouwde ruimte- en investeringsclaims te kunnen doen (RIS307513, p. 5). Het toevoegen van een eerstelijnszorgvoorziening komt voort uit de referentienormen en door het opnemen in de regels van een minimaal aantal te realiseren vierkante meters, maakt dit bestemmingsplan deze voorziening mogelijk. Met dit bestemmingsplan wordt ruimte gecreëerd voor deze voorziening, maar het bestemmingsplan is geen instrument om de huurprijzen voor te schrijven. Omdat het private gronden betreft is dit recht aan de marktpartij toegekend.

w. Zienswijze

Door bebouwing van de groene strook aan de van Alphenstraat die door de gemeente gepland is, is de toekomst van het speelveld aan de Alphenstraat niet meer zeker en mag daarom niet in de berekening worden meegenomen. Waar gaat de gemeente speelveldjes voor de huidige en nieuwe bewoners van de nieuwbouw realiseren?

Reactie

De nota Referentienormen maatschappelijke voorzieningen vormt de basis voor de regie en sturing in de realisatie van maatschappelijke voorzieningen. Hierbij gaat de gemeente uit van voldoende ruimtelijke reserveringen voor de korte en lange termijn op basis van referentienormen voor maatschappelijke voorzieningen. Deze ruimte reserveringen worden vastgelegd in voorzieningenprogramma's. Met het voorzieningenonderzoek CID is in beeld gebracht welke gebieden kansrijk zijn voor de inpassing voor sport en spelen in de openbare ruimte. Deze gebieden worden verder uitgewerkt in het buitenruimteplan en de Ontwikkelvisie Laan van NOI. In het plangebied wordt tevens gezocht naar een geschikte plek voor een speelplek.

x. Zienswijze

Voor het overige omtrent de onderwerpen leefbaarheid en voorzieningen, sluiten wij ons aan bij wat het Wijkberaad hierover opmerkt. Het gaat dan met name om het zorgdragen voor een voorzieningenplan, en een antwoord op de vraag hoe deze worden gefinancierd. Hetzelfde geldt voor wat het Wijkberaad opmerkt over de kwaliteit van de openbare ruimte. Ook wij menen dat hetgeen het Plan daarover meldt, onvoldoende is gewaarborgd, omdat o.a. de plannen van de S niet duidelijk zijn. Ook hiervoor geldt: de Gebiedsvisie Laan van NOI is nog niet gereed en moet eerst worden vastgesteld.

Reactie

Zie de beantwoording onder c.

y. Zienswijze

Station Laan van NOI

Wij hebben vernomen dat de NS plannen zou hebben tot het verplaatsen van station NOI. Wat heeft deze verplaatsing voor gevolgen voor dit bestemmingsplan? Bij verplaatsing is geen sprake meer van

concentratie hoogbouw bij stations; en dus geen geldige reden meer voor hoogbouw. Graag de opvatting van de gemeente hoe de mogelijke plannen van de NS invloed gaan hebben op het Plan.

Reactie

NS heeft geen concrete plannen voor verplaatsing van station Laan van NOI. Wel is er in het kader van de doorontwikkeling van de Oudelijn, waar station Laan van NOI onderdeel van is, een besluit genomen tot het uitvoeren van een MIRT verkenning waarin onderzocht hoe station Laan van NOI zich verder gaat ontwikkelen.

De verkenning zal ongeveer twee jaar duren en gaat uit van de doorontwikkeling van station Laan van NOI voor meer reizigers en een integrale aanpak van mobiliteit en verstedelijking. De verkenning vindt plaats in samenwerking met meerdere partijen, waar NS er ook een van is.

z. Zienswijze

Overcrowding

Het ingezette beleid van geforceerde groei in het Bezuidhout zal ons inziens leiden tot overcrowding. Straten, doorgaande wegen, waterleiding, riolering, vuilcontainers, groen in de wijk en de eerder genoemde andere voorzieningen zijn niet berekend op een plotselinge grote toename van bewoners. Ook ligt sterk in de verwachting dat de grote toename van bewoners op zo'n beperkt aantal vierkante meters zal leiden tot toename van criminaliteit, overlast, stress en gezondheidsproblemen. De verkamering die ook in de nieuwbouw wordt voortgezet (door de zeer kleien woonoppervlakken die gepland staan) leidt tot een grote niet-bij-de-wijk-willen-behoren groep bewoners. Welke middelen gaat de gemeente inzetten om te voorkomen dat het Bezuidhout in de toekomst een achterstandswijk wordt?

Reactie

Zie onze reactie onder e.

Conclusie

Gelet op het voorgaande adviseert het college de gemeenteraad de zienswijze ongegrond te verklaren.

15. Ra. 10524243 Belanghebbende

De volledige zienswijze is als bijlage opgenomen.

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

a. Zienswijze

De druk op onze wijk is de afgelopen jaren onevenredig toegenomen en dat wordt alleen maar erger. De gemeente negeert inspraak door bewoners. Als wijkbewoner en waarschijnlijk één van de (minimaal) 11 ongelukkige huiseigenaren die in de slagschaduw van de voorgenomen nieuwbouw komen te liggen, ben ik direct betrokkene. Los daarvan heb ik mij al jaren ingezet voor de leefbaarheid van onze wijk.

Reactie

Er heeft in de aanloop van dit bestemmingsplan een uitgebreid participatietraject plaatsgevonden, waarbij zowel de ontwikkelaar als de gemeente bijeenkomsten hebben georganiseerd. Ook zijn bewoners in de gelegenheid gesteld om in te spreken in de Raad (ten tijde van de raadsbehandeling

van het Planuitwerkingskader) en zijn bewoners in de gelegenheid gesteld om op het ontwerp bestemmingsplan te reageren. Uitkomsten van het participatietraject zijn betrokken in de planvorming en de gemeenteraad heeft verschillende moties en amendementen aangenomen. Er is geen sprake van dat de gemeente inspraak door bewoners negeert.

Wat betreft bezonning voldoen 54 woningen zowel in de huidige als in de toekomstige situatie niet aan de Haagse bezonningsnorm. Bij 11 van deze woningen is er sprake van een afname van de bezonning, bij de overige 43 is geen sprake van een afname.

De afwijking van de bezonningsnorm ter plaatse van de 11 woningen is acceptabel afgezet tegen het belang van de stad om het CID te verdichten, de woningvoorraad te vergroten en ook het ruimtegebruik te intensiveren.

Daarnaast is de overschrijding van de bezonningsnorm van korte duur. Uit het bezonningsonderzoek blijkt dat er op 21 maart ter plaatse van alle woningen weer aan de norm voldaan wordt.

Met de vaststelling van dit bestemmingsplan is de verwachting dat de leefbaarheid rondom station Laan van NOI toeneemt, door het toevoegen van woningen, kantoren en voorzieningen en een aantrekkelijke openbare ruimte.

b. Zienswijze

Voordat ik inga op de diverse onderdelen van de nota een aantal vragen en algemene opmerkingen: Wist u dat er met de beoogde nieuwbouw binnen 5 jaar plm. 2.5 keer zoveel bewoners in onze wijk komen als nu? Dat de gemeente hierbij de parkeer- en hoogbouwnormen los wil laten/ heeft gelaten? Waardoor er nóg meer hoge torens rondom de wijk komen die nóg meer huizen in de schaduw zetten (ondanks de plannen dit bagatelliseren), waardoor onze huizen en tuinen donkerder worden (en zonnepanelen minder opbrengst genereren, maar dat terzijde). Dat in de plannen niet of nauwelijks is voorzien in meer scholen, voldoende groen en overige voorzieningen? En dat er dus op alle terreinen negatieve gevolgen komen voor de leefbaarheid in onze wijk; verkeersopstoppen, tekort aan parkeerruimte, geluidsoverlast, winhinder, te weinig groen, niet voldoende scholen, gebrek aan zorg (huisartsen, fysiotherapeuten), te weinig speelplaatsen en andere voorzieningen?

Reactie

Het Bezuidenhout had in 2022 18.220 inwoners. Het Bezuidenhout-Midden had in 2022 4.895 inwoners (bron: allecijfers.nl). Door de ontwikkeling op de SoZa kavel komen er ongeveer 2.000 inwoners bij (maximaal 1.200 woningen bij een gemiddelde bezetting van 1.6 bewoner per woning). Een toename van 2.000 personen is een toevoeging van ongeveer 11% in de wijk Bezuidenhout en ongeveer 41% in Bezuidenhout-midden.

Door het dalen van de gemiddelde woningbezetting neemt bij toename van het aantal woningen de bevolking niet per definitie toe en zeker niet met een factor 2,5.

De gemeente laat geen parkeer- en hoogbouwnormen los. Het beleid uit de Nota parkeernormen CID en Binkhorst (RIS306160) en de nota Haagse hoogbouw: Eyeline en Skyline (RIS 298448) zijn op deze ontwikkeling van toepassing.

De gemeente monitort of er voldoende voorzieningen gerealiseerd worden. Op basis van de nota Haagse Referentienormen maatschappelijke voorzieningen zijn richtinggevende oppervlaktes berekend (zie paragraaf 4.4.20). Toepassing van de normen voor maatschappelijke voorzieningen op individuele bouwprojecten heeft zijn beperkingen, omdat veel voorzieningen op een hoger schaalniveau (buurt, wijk of stadsdeel) worden georganiseerd. Inzet is om voldoende aanbod op het juiste schaalniveau te realiseren, gekoppeld aan de grote gebiedsontwikkelingen. Voor dit plangebied worden voldoende voorzieningen gecreëerd. Het voorliggend bestemmingsplan maakt het overigens ook mogelijk dat voorzieningen zoals detailhandel, (maatschappelijke) dienstverlening, eerste lijns

zorg en onderwijsinstellingen in het plangebied gerealiseerd kunnen worden. Zie hiervoor artikel 4 Gemengd van de regels.

c. Zienswijze

Om nog niet te spreken van grote overschrijdingen van de stikstof- en fijnstofnormen. U moet weten dat veel van de normen in de huidige situatie al niet voldoen (openbaar groen, parkeren, luchtvervuiling, om er een paar te noemen; zie hiervoor de eerder gepresenteerde uitkomsten van de LER, de Leefbaarheids Effect Rapportage). Ondanks al ons roepen in de zogenaamde ‘participatie’ wordt er in de nieuwe plannen niet in voorzieningen voorzien. Hoe kan dit dan ooit in een later stadium goed gaan? Moeten wij de gemeente op haar blauwe ogen/ goede bedoelingen geloven? Ervaringen uit het verleden hebben helaas uitgewezen dat dit een onverstandige zaak zou zijn. Waar niet in is voorzien, gaat er ook niet komen. Want zelfs waar wél in voorzien is, komt er niet (denk aan de groene overkapping van de A12 waar de bewoners van de Grotiustorens hun frisse neus in het groen zouden moeten gaan halen).

Reactie

Bestaande overschrijdingen van normen die niet aan deze planontwikkeling zijn toe te delen hoeven niet door de ontwikkelaar van dit plan opgelost te worden. In het kader van de planontwikkeling is onderzocht én aangetoond dat het plan niet leidt tot relevante effecten ten aanzien van de luchtkwaliteit.

Zoals onder b. al aangegeven monitort de gemeente of er voldoende voorzieningen gerealiseerd worden. Het is niet nodig dat elke afzonderlijke ontwikkeling voorzieningen bevat. Voorliggend plan maakt het echter wel mogelijk dat voorzieningen gerealiseerd worden. Zie hiervoor de regels van het bestemmingsplan, met name die van de bestemming Gemengd (artikel 4).

d. Zienswijze

Om te voorkomen dat Bezuidenhout door een muur van kantoren omgeven zou worden zijn er in het verleden afspraken gemaakt over hoogtes; langs de zichtlijnen Beatrixlaan en Laan van NOI maximaal 70 meter, tussen de zichtlijnen maximaal 40 meter. Het huidige SoZaWe-gebouw blijft ruim onder die 40 meter. Er is dus enige ruimte voor ‘verder de lucht in’. Maar niet 2, bijna 3 x zo hoog!

Reactie

De kaders waarbinnen de ontwikkeling mag plaatsvinden zijn op 16 december 2021 door de gemeenteraad vastgesteld in het Planuitwerkingskader (PUK). De gemeenteraad vindt het acceptabel dat de torens een maximale hoogte van 75 meter krijgen. Deze hoogte past bij de kenmerken van de locatie, nabij het station in het CID, zoals opgenomen in de Nota Haagse Hoogbouw, Eyeline en Skyline (RIS 298448).

e. Zienswijze

Plots kwam daar het op het stadhuis bedachte ‘CID’. Daar valt Bezuidenhout gedeeltelijk onder. “Den Haag moet groeien” is het mantra. Daar ben ik als bewoner niet tegen. Maar wel alles in proportie. En niet met – zoals nu gebeurt – het overboord gooien van gemaakte afspraken en voorschriften/normen. Die zijn er namelijk niet voor niets.

Reactie

De kaders waarbinnen de ontwikkeling tot stand mag komen (opgenomen in het planuitwerkingskader) zijn zorgvuldig tot stand gekomen. Zoals onder b. aangegeven is er geen sprake van het overboord gooien van voorschriften.

f. Zienswijze

Sinds de verkoop van SoZaWe zijn er niet-juiste ontwikkelingen geweest. Behoud van het gebouw was uitgangspunt in de Nota van uitgangspunten. In de loop der tijd is de projectontwikkelaar nieuwbouwplannen gaan presenteren. Hier is echter nooit een besluit over genomen/ participatie over geweest! En het verzet zich dus tegen de destijds vastgestelde uitgangspunten. Ik wil graag dat hier een Onderzoek of een enquête naar komt. Ik vraag mij ook sterk af of u als Raad wel goed geïnformeerd bent; ik denk het niet.

Reactie

Door de ontwikkelaar is uitgebreid onderzocht wat de mogelijkheden voor het behoud van het gebouw zijn. De Raad is hierover geïnformeerd in de commissiebrief Beantwoording Technische vragen over het Planuitwerkingskader Anna van Hannoverstraat 4 (RIS 309859) waarin ook wordt verwezen naar bijlage 1, een memo van MRP SoZa B.V. van 28 juni 2019 met als onderwerp: Toekomst Hertzbergergebouw (voormalige ministerie van SZ&W). Hierin staat beschreven dat gedurende het proces naar het opstellen van een Planuitwerkingskader meerdere malen, scenario's onderzocht zijn waarbij delen van het gebouw zijn verwerkt, dan wel behouden. Uiteindelijk is geconcludeerd, dat het casco niet hergebruikt kan worden, als de gemeente Den Haag de doelen uit de Structuurvisie CID ten aanzien van de woningbouwopgave, werkgelegenheid, meer groen, betere doorwaadbaarheid, een meer levendige plint met een goede aansluiting op de openbare ruimte, wil behalen. Voor een nog uitgebreidere toelichting wordt ook verwezen naar de beantwoording van de zienswijze van het Cuypersgenootschap onder a.

g. Zienswijze

De participatie is overgelaten aan de ontwikkelaar; één van de belanghebbenden. Dit heeft over de jaren geleid tot een aantal steeds weer voor ons als wijkbewoners teleurstellende bijeenkomsten, waarin over details mocht worden meegedacht, maar hoofdlijnen als sloop vs nieuwbouw, hoogte en bouwvolume – dé kernpunten – niet aan bod kwamen. Als bewoners kwamen overigens veel van ons steeds op de reservelijst. Er bleek verder totaal gebrek aan kennis van en over de wijk. De 'Verslagen van burgerparticipatie' zijn nu als bewijsstukken van deze 'participatie' in de afvinklijstjes van het Plan terecht gekomen. Wij vinden het belangrijk dat u weet dat er géén burgerparticipatie heeft plaatsgevonden.

Reactie

Er is door de projectontwikkelaar meermaals een uitgebreid participatietraject verzorgd. Daarnaast heeft de gemeente onder eigen regie ook een aantal participatiebijeenkomsten verzorgd. Wij vinden het jammer om te horen dat deze bijeenkomsten door u als teleurstellend zijn ervaren.

h. Zienswijze

Tenslotte meen ik op grond van minuscule kleine plaatjes die in de dikke pakketten bijlagen verstopt zaten, één van de (vermeend 11) woningen te zijn die door de hoogbouw te weinig zon-uren krijgen. Hier wordt in het stuk heel laconiek over gedaan: die woningen hadden toch al weinig zon. Dus kan er nog wel bij, vindt de gemeente?? Dat beetje zon is voor mij essentieel. Ik ben niet hierover geïnformeerd, wat ik echt schandalig vind. De gemeente heeft hier geen contact over opgenomen. Bijv. om mij daarmee actief de mogelijkheid te bieden om een zienswijze in te dienen. Gelukkig heb ik elders bronnen. Ik geef hierbij bij voorbaat aan planschade te zullen vorderen als deze plannen doorgaan.

Reactie

Het perceel Van der Parrastraat 12 is in het bezonningsonderzoek beoordeeld. Het perceel heeft in het bezonningsonderzoek meetpunten 553 en 554. Uit de tabel, bijlage 1 bij het bezonningsonderzoek, blijkt dat er op deze meetpunten geen afname van bezonning is.

i. Zienswijze

Het SoZa gebouw ben ik in de loop der jaren gaan waarderen. Het heeft veel potentie om een markant punt in Den Haag te worden. Het kan ook nog wat hoger. Een nieuwe bestemming ervoor is dus een prima optie. Zoals u moet weten, zijn daarvoor tekeningen van het Bureau Herzberger voorhanden. Zo kan in korte tijd, 1 a 1,5 jaar, al invulling kan worden gegeven aan het realiseren van 600 fatsoenlijke woningen (60m2 en groter) teneinde mensen die een woning zoeken daar snel aan te helpen. Mensen die wij er in de wijk graag bij zullen hebben. Kleine gezinnen, agenten, leraren, etc. De sloop die wel vijf jaar bij elkaar kan duren, kan dan achterwege blijven. Die is ook niet bepaald circulair!

Graag vraag ik u te onderzoeken of dit niet een veel betere optie voor deze kavel is dan humorloze saaie en ongezonde hoogbouw.

Reactie

De gemeenteraad heeft met de vaststelling van het planuitwerkingskader op 16 december 2021 de uitgangspunten vastgesteld waarbinnen de ontwikkeling mag plaatsvinden. Het voorliggende bestemmingsplan is een uitwerking daarvan. Het is niet wenselijk en ook niet mogelijk dit besluit terug te draaien (zie ook de beantwoording onder f).

j. Zienswijze

Ik verzoek u om:

Het voorliggende ontwerp bestemmingsplan Anna van Hannoverstraat 4 NIET goed te keuren/ vast te stellen;

Eerst onderzoek te doen naar de totstandkoming van het besluit tot sloop van het pand;

Serieuus onderzoek te doen naar plannen voor behoud;

Het geheel in te passen in een totaalvisie voor het gebied rondom Laan van NOI (incl. de Voorburgkant).

Daarna zie ik een nieuw ontwerp graag tegemoet.

Reactie

Get op Zie de antwoorden onder a t/m j, zien wij geen noodzaak om het bestemmingsplan Anna van Hannoverstraat 4 niet vast te laten stellen door de gemeenteraad en onderzoek te doen naar plannen voor behoud en het geheel in te passen in een totaalvisie voor het gebied rondom Laan van NOI.

Conclusie

Gelet op het voorgaande adviseert het college de gemeenteraad de zienswijze ongegrond te verklaren.

16. Ra. 10524321 Voorall

De volledige zienswijze is als bijlage opgenomen.

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

a. Zienswijze

Voorall, de belangenorganisatie voor Hagenaars met een beperking heeft kennisgenomen van het ontwerpbestemmingsplan van Anna van Hannoverstraat 4 in Den Haag. Wij zijn er niet gerust op dat dit plan resulteert in een omgeving die ook rekening houdt met de toegankelijkheid voor mensen met een beperking. Dit komt doordat de toegankelijkheid in de eerdere Structuurvisie CID en Planuitwerkingskader (PUK) geen plaats heeft gekregen en dus niet geborgd is. Bestaande regelgeving, zoals het huidige Handboek Openbare Ruimte en het Bouwbesluit bieden onvoldoende waarborgen voor het ontwikkelen van een integraal toegankelijk gebied. Dit is niet alleen belangrijk voor Hagenaars met een beperking, maar ook voor de groeiende groep senioren in Den Haag. In deze brief treft u onze zienwijze aan.

Reactie

Het bestemmingsplan maakt het vooral mogelijk hoe bepaalde plandelen gebruikt worden, bijvoorbeeld als openbare ruimte waarbij de nadruk op gebruik door langzaam verkeer ligt (bestemming verkeer- verblijfsgebied of Groen). De daadwerkelijke uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte vindt niet plaats in het kader van de bestemmingsplanprocedure, maar via een afzonderlijk traject, waarbij Voorall betrokken wordt.

Wel wijzen wij u erop dat bij vaststelling van het Planuitwerkingskader (PUK) Anna van Hannoverstraat 4, de gemeenteraad het amendement 'Serieuze participatie en aanpassing hoogte' heeft aangenomen, waarin is vermeld dat 'de semi-openbare ruimte blijven, zoals in het PUK vermeld, toegankelijk voor iedereen.' Bij de uitwerking van de plannen zal hier rekening mee gehouden moeten worden.

b. Zienswijze

Wij noemen een aantal onderdelen die speciale aandacht behoeven:

Wonen

Er komen 1000-1200 woningen, waarvan minimaal 30% een sociale huurwoning is en minimaal 20% bestemd is voor middelhuis. Welk percentage woningen wordt gebouwd volgens het principe van aanpasbaar bouwen? Het kan toch niet zo zijn dat er van de 1000 woningen niet één woning geschikt is voor een zelfstandig of in gezinsverband wonende Hagenaar met een beperking? Voorall vindt dat een deel van de nieuwe woningen gebouwd moet zijn volgens het principe van flexibel en aanpasbaar bouwen. Dat wil zeggen woningen die geschikt (te maken) zijn voor bewoning in de diverse levensfasen (levensloopbestendig bouwen) en voor zelfstandig in de wijk wondend (Wmo-)cliënten (aanpasbaar bouwen). Dit laatste beperkt tevens het beroep dat op de Wmo moet worden gedaan. Daarnaast moet er ruimte zijn voor zorgverlening, al dan niet in Wmo-kader.

Reactie

Het bestemmingsplan doet geen uitspraken over of woningen wel of niet aanpasbaar gebouwd moeten worden. Bij de uitwerking van het bouwplan zullen hier keuzes over gemaakt worden. Daarbij zal zondermeer voldaan moeten worden aan de eisen uit het bouwbesluit en de bouwverordening inzake flexibel en aanpasbaar bouwen en toegankelijkheid voor mensen met een beperking.

c. Zienswijze

Alle woningen (lag- zowel als hoogbouw) behoren te beschikken over stallingsruimte voor een scootmobiel met oplaadpunt of bijzondere (driewiel-/ bak) fiets. Balkons en buitenruimten behorend tot de woningen dienen toegankelijk te zijn voor rolstoelen. Bij het gebruik van inpandige en

ondergrondse afvalvoorziening dien de bereikbaarheid en bruikbaarheid voor mensen met een beperking gewaarborgd te zijn.

Reactie

Uit de beleidsregel 'bergen nieuwe woongebouwen 2017' blijkt dat woningen met een gebruiksoppervlakte groter dan 50m² moet beschikken over een niet- gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte (buitenberging) om fietsen of scootmobielen beschermd op te kunnen bergen. Ook staat in deze beleidsregel vermeld dat het college bevoegd is om te beoordelen dat een voorgestelde alternatieve oplossing, bij het realiseren van gemeenschappelijke buitenbergingen, ten minste dezelfde mate van bescherming biedt. Daar is volgens de beleidsregel sprake van, wanneer er rekening wordt gehouden met een gemiddeld oppervlak van 3m² per scootmobiel, en waarbij aan de formule uit artikel 5 lid 3 voldaan wordt inzake oppervlakte stallingsruimte scootmobielen.

In de Nota parkeernormen Den Haag 2021 is bepaald dat bij zorgwoningen en sociale huurcomplexen rekening wordt gehouden met parkeerruimte voor scootmobielen op een goed toegankelijke locatie in of bij een gebouw.

Het bouwplan zal in het kader van de beoordeling van de aanvraag omgevingsvergunning aan de beleidsregel getoetst moeten worden.

d. Zienswijze

In het ontwerpbestemmingsplan wordt gesproken over zorgwoningen. Wat wordt hieronder verstaan, hoeveel worden dit er en waar moet een zorgwoning aan voldoen? Zijn deze toegankelijk? Hierover vinden wij in het ontwerpbestemmingsplan niets terug.

Reactie

Onder zorgwoningen worden woningen verstaan die gekoppeld zijn aan een zorgfunctie ten behoeve van de bewoner(s) met een geïndiceerde zorgbehoefte. Het bestemmingsplan maakt het realiseren van dergelijke woningen mogelijk, maar schrijft ze niet voor.

e. Zienswijze

Openbare Ruimte

In het CID-gebied wordt ontworpen volgens het zogenaamde STOMP principe (in volgorde van belangrijkheid: Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Maas oplossingen (mobility as a service – deelvervoer) en de privé auto). Hierbij wordt zoveel als mogelijk ruimte gemaakt om langzaam verkeer te stimuleren, zoals de verbetering van de wandel- en fietsroute richting Laan van NOI. Belangrijk is dat lopend en rijdend verkeer fysiek van elkaar gescheiden wordt. Inmiddels weten we vanuit de ervaringen in het centrum dat 'shared space'-achtige oplossingen negatief uitpakken voor kwetsbare verkeersdeelnemers zoals ouderen, kinderen en mensen met een visuele beperking.

Reactie

Bij het opstellen van het openbare ruimte plan wordt rekening gehouden met de toegankelijkheid en het gebruik van de openbare ruimte door diverse doelgroepen. Hierbij de opmerking dat de raad bij vaststelling van het planuitwerkingskader heeft bepaald dat ook de semi-openbare ruimte toegankelijk voor iedereen dient te zijn. Ook heeft de gemeente richtlijnen voor toegankelijkheid van de openbare ruimte opgenomen in het Handboek Openbare Ruimte (zie RIS316007) dat hier van toepassing is.

f. Zienswijze

Bij deelvervoer is het belangrijk om parkeerruimte toe te wijzen aan deelfietsen en – scooters. Hiervoor dienen speciale hubs te worden ingericht, waarbuiten het parkeren verboden is. Daarnaast zijn oplaadplaatsen voor scootmobielen in de openbare ruimte nodig. De inrichting van de openbare ruimte dient bovendien logisch te zijn, zodat verkeersdeelnemers niet worden verleid om de regels te overtreden. Denk bijvoorbeeld aan het bereiken van appartementencomplexen via een route voor rijdend verkeer, om te voorkomen dat pakket- en maaltijdbezorgers over het trottoir naar de ingang van een flat rijden. En aan voldoende ruimte voor de bevoorrading via een route waar niet gelopen mag worden, inclusief draairuimte voor het bevoorradingsverkeer.

Reactie

Bij het opstellen van het openbare ruimte plan wordt rekening gehouden met de toegankelijkheid en het gebruik van de openbare ruimte door diverse doelgroepen.

In hoeverre er speciale hubs worden ingericht voor deelfietsen en –scooters, er oplaadplaatsen voor scootmobielen in de openbare ruimte geplaatst zullen worden en een aparte route voor rijdend verkeer wordt ingericht kan op dit moment nog niet gezegd worden.

Het bestemmingsplan is niet het instrument voor dergelijke detailuitwerkingen. De keuzes hierover worden gemaakt bij het- inrichtingsplan voor de openbare ruimte.

g. Zienswijze

Verdichting van het gebied betekent dat oplossingen niet alleen op maaiveldniveau zullen liggen, maar mogelijk ook op niveaus daarboven en daaronder. Al deze niveauverschillen dienen integraal toegankelijk te zijn (ook bij liftuitval!) en met voldoende oriëntatiemogelijkheden voor mensen met verstandelijke, auditieve en visuele beperkingen.

Reactie

Bij vaststelling van het PUK heeft de raad bepaald dat ook de semi-openbare ruimte toegankelijk voor iedereen dient te zijn. Bij de uitwerking van het bouwplan dient hier rekening mee gehouden te worden. Bij elk bouwproject, zeker bij hoogbouw, vindt een uitgebreide toetsing plaats van toegankelijkheid en veiligheid.

Het bestemmingsplan is niet het instrument om de in de zienswijze gevraagde zaken vast te leggen. De keuzes hierover én de beoordeling daarvan vinden plaats bij het opstellen en vergunnen van het bouwplan.

h. Zienswijze

Er is een ruimtebeslag van 11 m gemaakt voor de tram. Wat blijft er dan nog over van de Anna van Hannoverstraat? Langs deze weg komen woningen, kantoren en een station. Zijn deze dan nog toegankelijk voor bestemmingsverkeer en hulpdiensten?

Reactie

De Anna van Hannoverstraat blijft beschikbaar voor nood- en hulpdiensten. Bij het opstellen van het openbare ruimte plan wordt rekening gehouden met de toegankelijkheid van de openbare ruimte.

i. Zienswijze

Bereikbaarheid

De Anna van Hannoverstraat wordt heringericht als groene, autovrije ontmoetingsruimte. Autovrij betekent dat hier geen auto's mogen rijden. Op welke wijze kunnen reizigers met de auto gebracht worden naar het station? Niet iedereen is in staat om met tram of bus te reizen en niet alle delen van

Den Haag zijn ontsloten door het openbaar vervoer. Denk bijvoorbeeld aan treinreizigers uit Benoordenhout die willen reizen vanaf station Laan van NOI. Ook voor senioren of mensen met cognitieve stoornissen die met de trein willen reizen, maar niet in staat zijn om zelfstandig een overstap te doen is dit een belangrijke randvoorwaarde. Het station dien ook aan de Haagse zijde bereikbaar te zijn met een taxi en met AVO70 en de Regiotaxi.

Reactie

De Anna van Hannoverstraat zelf maakt geen onderdeel uit van het plangebied van het bestemmingsplan Anna van Hannoverstraat 4 (SoZa), wel grenst het plangebied aan deze straat. De huidige bestemming Verkeer – Verblijfsstraat die de Anna van Hannoverstraat nu heeft wijzigt dan ook niet. De bestemming Verkeer - Verblijfsstraat maakt wegen ten behoeve van de ontsluiting van de buurt mogelijk, waardoor het, op basis van de bestemming, mogelijk blijft dat auto's het station kunnen bereiken. Bij het opstellen van het openbare ruimte plan wordt bij de uitwerking keuzes gemaakt over de toegankelijkheid en het functioneren van de openbare ruimte. Ook de bereikbaarheid van het station met de auto moet een plek krijgen in dit openbare ruimte plan.

j. Zienswijze

Parkeren

Het uitgangspunt is dat er parkeerplaatsen komen in het gebouw voor auto's en fietsen. Bij de uitwerking van het aantal fietsparkeerplaatsen is in het ontwerpbestemmingsplan geen rekening gehouden met fietsparkeerplekken voor ruimte met 'zorg' als bestemming. Waar gaat de fysiotherapeut of huisarts zijn fiets neerzetten? En alle patiënten die hier komen? Buiten in het loopgebied? Voorall pleit ervoor om voor deze doelgroep de fietsparkeerbehoefte in kaart te brengen en het aantal fietsplekken hiermee te verhogen.

Reactie

In het kader van het bestemmingsplan is aannemelijk gemaakt dat er binnen de beschikbare ruimte conform het gemeentelijk fietsparkeerbeleid, voldoende fietsparkeerplekken gerealiseerd kunnen worden voor de functies die het bestemmingsplan mogelijk maakt. In paragraaf 5.2.1. is berekend dat er in voldoende fietsparkeerplaatsen kan worden voorzien. Bij de ontwikkeling van het bouwplan wordt dit nogmaals getoetst. Hiervoor zijn specifieke regels opgenomen in de regels van het bestemmingsplan, zie ook artikel 7.1 lid f en g en artikel 8 lid c en d.

Het bestemmingsplan staat toe dat ter plaatse van de bestemming Verkeer – Verblijfsgebied 'voorzieningen' en 'bouwwerken geen gebouwen zijnde' in de openbare ruimte gerealiseerd worden. Dit maakt het mogelijk fietsparkeerplekken in de openbare ruimte te plaatsen. Het bestemmingsplan schrijft echter niet de exacte plek voor. Bij het opstellen van het openbare ruimteplan wordt bij de uitwerking dergelijke keuzes gemaakt.

k. Zienswijze

Bewoners, gebruikers en bezoekers van dit gebied komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Dit wordt in het vergunningensysteem van de gemeente opgenomen. Wij gaan er van uit dat er hiermee geen parkeerplaatsen op maaiveld beschikbaar zijn. Om te voorkomen dat mensen die onverhoopt terechtkomen in een rolstoel moeten verhuizen omdat zij hun parkeerplaats niet meer kunnen bereiken is het een vereiste dat de parkeergarage toegankelijk is voor mensen met een beperking en dat er individuele en algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (dus ruimere parkeerplaatsen) aanwezig zijn vlak bij de lift. Om te waarborgen dat de auto voor hen bereikbaar is bij uitval van de lift is het noodzakelijk om de parkeergarage te ontsluiten met minimaal 2 liften.

Daarnaast dienen oplaadpunten voor elektrische auto's toegankelijk en bruikbaar te zijn voor mensen met een beperking. Wanneer in de parkeergarage tevens ruimte is om fietsen te parkeren, dienen hier oplaadpunten voor elektrische fietsen en scootmobielen aanwezig te zijn.

Reactie

De Nota parkeernormen Den Haag 2021 schrijft voor dat in parkeervoorzieningen met meer dan 50 parkeerplaatsen bij appartementencomplexen en in centrale parkeervoorzieningen, goed toegankelijke gehandicaptenparkeerplaatsen worden aangelegd. Ook is in deze nota bepaald dat bij sociaal-maatschappelijke voorzieningen, met een autoparkeereis van minimaal 15 autoparkeerplaatsen, minimaal 2% van die eis wordt uitgevoerd als gehandicaptenparkeerplaats, met een minimum van 1 parkeerplaats, gelegen op een loopafstand van maximaal 100 meter van de toegang van de voorziening.

In de beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012 is bepaald dat een gehandicaptenparkeerplaats bereikt dient te kunnen worden via een doorgang of toegang die minimaal 2.30 meter breed is en dat een gehandicapteparkeerplaats in een garage ten minste 2.65 meter breed en 6.00 meter lang dient te zijn.

Op basis van de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, zal aan deze eisen voldaan kunnen worden. Het definitieve bouwplan zal aan de beleidsregels getoetst worden, waarbij beoordeeld wordt of er daadwerkelijk aan voldaan wordt.

Of er oplaadpunten voor fietsen en scootmobielen in de stallingen zullen komen is op dit moment nog niet te zeggen, evenals of oplaadpunten voor elektrische auto's toegankelijk en bruikbaar zijn voor mensen met een beperking.

l. Zienswijze Speelvoorzieningen

Een deel van de speelvoorzieningen zal op het dak gesitueerd worden. Om bij te dragen aan het voorzieningenniveau van dit gebied is het dan wel een voorwaarde dat de speelvoorziening openbaar toegankelijk is, dus dat iedereen hier op elk moment van de dag op kan komen, ook wanneer hij of zij niet een bewoner is van het complex waarop de speelvoorziening zich bevindt. Daarnaast is voorwaarde dat een speelvoorziening op het dak door middel van een lift bereikbaar is, zodat ook kinderen en (groot)ouders in een rolstoel deze kunnen bereiken. Een nieuw in te richten speelvoorziening dient bovendien bruikbaar te zijn voor kinderen met een beperking.

Reactie

Wij gaan er van uit dat bij de uitwerking van de plannen er rekening mee gehouden wordt dat speelvoorzieningen op daken ook voor minder validen bereikbaar en bruikbaar zullen zijn.

m. Zienswijze

Voorall wil graag betrokken worden bij de toekomstige ontwikkelingen omdat zij veel kennis en ervaringsdeskundigheid bezit om integrale toegankelijkheid te bewerkstelligen. Dit kan door aan tafel te zitten bij alle stadia van de planontwikkelingen of door toetsmomenten in te bouwen waarbij Voorall haar expertise kan inbrengen in een zo vroeg mogelijk stadium, waarin zaken nog niet vastliggen. Bovendien draagt alertheid in het bouwproces op termijn bij aan kostenbesparing bij de Wmo. Het waarborgen van toegankelijkheid lijkt in het voorliggende ontwerpbestemmingsplan weinig prioriteit te hebben. Wij roepen u als gemeenteraadslid daarom op aandacht te vragen voor de knelpunten die Voorall voorziet zodat de Anna van Hannoverstraat 4 zich ontwikkelt tot een gebied dat

voor iedereen, dus ook voor mensen met een beperking, een prettige omgeving wordt om te wonen, te werken en te verblijven.

Reactie

De gemeente Den Haag wil dat de stad vanzelfsprekend toegankelijk is. Een en ander is verwoord in de actienota 'Vanzelfsprekend Toegankelijk 2020-2022' (RIS306630). In deze nota staat beschreven hoe de gemeente de stichting Voorall betreft bij het toetsen van de toegankelijkheid van de stad. Eind december 2022 is de 'handreiking naar een toegankelijke buitenruimte' in ontvangst genomen door het college. Ook is het Handboek Openbare Ruimte zoveel mogelijk aangepast om rekening te houden met toegankelijkheid en worden belangenverenigingen zoals Voorall betrokken bij de toetsing van ontwerpen voor de openbare ruimte.

De gemeente Den Haag heeft de stichting Voorall om advies gevraagd bijvoorbeeld bij het opnemen voor richtlijnen voor een toegankelijke openbare ruimte. Een aantal aspecten bijvoorbeeld ten aanzien van de entrees van het complex zijn tegenwoordig geborgd in het bouwbesluit en zullen bij toetsing van de omgevingsvergunning aan bod komen.

Conclusie

Gelet op het voorgaande adviseert het college de gemeenteraad de zienswijze ongegrond te verklaren.

AFWIJKEN HAAGS BEZONNINGSBELEID

Het Haags bezonningsbeleid (RIS170509) stelt een ondergrens aan de bezonningsnorm van ten minste twee mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari tot 21 oktober.

Uit het bezonningsonderzoek van Peutz dat ten behoeve van voorliggend bestemmingsplan is opgesteld blijkt dat in de bestaande situatie, op 19 februari, niet bij alle woningen voldaan wordt aan de bezonningsnorm van 2 uur zon en dat bij 11 van deze woningen er sprake is van een verdere afname van de bezonning (er zijn geen woningen die in de huidige bebouwingssituatie wel 2 uur zon krijgen en door de schaduwwerking van de nieuwbouw niet meer aan de eis voldoen).

Meetpunt 43/44 (Jacob Mosselstraat 37): van 1 uur 55 minuten naar 1 uur 45 minuten;
Meetpunt 203/204 (Van Imhofstraat 51/53): van 1 uur 30 minuten naar 1 uur 15 minuten;
Meetpunt 205/206 (Van Imhofstraat 47/49): van 1 uur 30 naar 1 uur 15 minuten;
Meetpunt 361/362 (Amalia van Solmstraat 119): van 1 uur 50 minuten naar 1 uur 30 minuten;
Meetpunt 527/528 (3e Louise de Colignystraat 121): van 10 minuten naar 5 minuten;
Meetpunt 531/ 532 (3e Louise de Colignystraat 111): van 1 uur 35 minuten naar 1 uur 15 minuten;
Meetpunt 685/686 (3e Louise de Colignystraat 134): van 25 minuten naar 20 minuten;
Meetpunt 687/688 (3e Louise de Colignystraat 136): van 35 minuten naar 5 minuten;
Meetpunt 689/690 (3e Louise de Colignystraat 138): van 1 uur naar 30 minuten;
Meetpunt 691/692 (3e Louise de Colignystraat 140): van 1 uur 30 minuten naar 1 uur 15 minuten;
Meetpunt 709/710 (Laan van Nieuw Oost Indië 275): van 1 uur 15 minuten naar 1 uur 10 minuten.

Deze woningen hebben door een ongelukkige ligging in de huidige bebouwingssituatie al weinig zon. Om een beeld te krijgen van de ernst van de onderschrijdingen van de bezonningsnorm is onderzocht welk deel van het jaar de betreffende woningen niet voldoen aan de minimale bezonningseis. Wanneer het toetsingsmoment verschoven wordt naar 7 maart, voldoet 1 van de 11 woningen niet aan de bezonningseis (meetpunt 527/528: van 1 uur 55 minuten naar 1 uur 35 minuten). Op 21 maart voldoen alle woningen wel aan de bezonningsnorm.

Wanneer het individuele belang van ten minste 2 uur bezonning op 19 februari afgewogen wordt tegenover het belang van het doorgaan van het project, dan weegt het belang van het doorgaan van het project zwaarder. Hierbij wordt in de overweging betrokken dat alle woningen vanaf 21 maart wel voldoen aan de bezonningsnorm.

HOGERE WAARDEN WET GELUIDHINDER

Vanwege de ligging nabij het spoor en drukke wegen is er sprake van hoge geluidbelastingen ter plaatse van de nieuw te bouwen woningen. Omdat er geen sprake is van overschrijding van grenswaarden is het mogelijk hogere grenswaarden te verlenen.

De Omgevingsdienst Haaglanden heeft op 29 augustus 2023 een beschikking in het kader van de Wet geluidhinder genomen. De beschikking heeft vanaf 1 september 2023 voor de duur van zes weken (tot 13 oktober) ter inzage gelegen. Binnen deze periode konden belanghebbenden een beroepsschrift indienen van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Voor zover bekend zijn er geen beroepsschriften ingediend.

MILIEUEFFECTRAPPORTAGE

Vanwege de omvang van het beoogde programma en de potentiële milieugevolgen is er voor gekozen om in het kader van het bestemmingsplan een m.e.r.-procedure te doorlopen. Gelijktijdig met de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan is het MER ter toetsing voorgelegd aan de Commissie m.e.r.

In haar advies van 30 mei 2023 geeft de Commissie m.e.r. aan dat het MER logisch is opgebouwd, duidelijk beschrijft wat het project omvat en op welke wijze het ontwerp rekening houdt met de ruimtelijke kwaliteit, de bereikbaarheid voor langzaam verkeer en het zoveel mogelijk beperken van windhinder en schaduwwerking. Het MER beschrijft volgens de Commissie ook goed hoe de afstemming met bewoners en andere belangstellenden heeft plaatsgevonden. Het MER onderbouwt voldoende welke invloed het plan op het verkeer in de omgeving heeft en ook is het MER duidelijk over de hoge geluidsbelasting voor toekomstige bewoners en de noodzaak om meer onderzoek te doen. Volgens de Commissie ontbreekt in het MER op een aantal onderdelen informatie die essentieel is voor de besluitvorming over het bestemmingsplan:

- Het MER onderbouwt niet of onvoldoende in hoeverre het project past binnen de gemeentelijke ambities voor de stad in het algemeen en het CID in het bijzonder.
- Het MER geeft onvoldoende inzicht in de geluidhinder en bescherming gezondheid van bewoners. Het onderzoek naar de geluidhinder en gezondheidseffecten is te globaal.
- Het MER geeft onvoldoende inzicht in de gezonde woonomgeving. Het MER gaat niet na of project binnen de Haagse referentienormen past waar het gaat om de ruimte voor sport, openbaar gebruiksgroen en bewegen.
- De monitoring van de milieueffecten is in het MER onvoldoende uitgewerkt.

Aanvulling op het MER

Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. van 30 mei 2023 is een aanvulling op het MER opgesteld waarin op de voorgenoemde vier punten een nadere toelichting is opgenomen en aanvullende onderzoeksresultaten zijn gepresenteerd. Ook deze aanvulling op het MER is ter toetsing voorgelegd aan de Commissie m.e.r.

Op 19 september 2023 heeft de Commissie m.e.r. opnieuw advies uitgebracht. De Commissie m.e.r. oordeelt dat in de aanvulling voor energie, hittestress en biodiversiteit haalbare maatregelen op projectniveau in beeld zijn gebracht. De Commissie m.e.r. geeft bovendien aan dat de monitoring van milieueffecten op projectniveau in de aanvulling grondiger is uitgewerkt. De Commissie m.e.r. heeft echter nog steeds de zorg dat het project niet kan voldoen aan de ambities en normen voor het CID. Dit geldt voor de thema's geluidhinder, gebruiksgroen en sport- en spelvoorzieningen:

- Geluidhinder en gezondheid: een deel van de bewoners zal ernstige geluidhinder of ernstige slaapverstoring ervaren. Dat brengt gezondheidsrisico's met zich mee. De aantallen in de aanvulling op het MER zijn volgens de Commissie onderschat. Daarnaast is in de aanvulling onvoldoende onderbouwd dat maatregelen voor het beperken van geluid vanaf de weg en de spoorlijn niet kosteneffectief zijn. De aanvulling onderbouwt daarnaast onvoldoende hoe geluidhinder in kleine appartementen zoveel mogelijk beperkt wordt.
- Gezonde woonomgeving: de gemeente Den Haag vindt het belangrijk dat er bij nieuwe ontwikkelingen voldoende ruimte is voor sport, (openbaar) gebruiksgroen en spelen. De ruimte op de kavel zelf is hiervoor beperkt. De aanvulling onderbouwt onvoldoende of er in de omgeving van de SoZa-locatie wél voldoende voorzieningen zijn.

De Commissie m.e.r. vindt deze informatie essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over het bestemmingsplan.

Hieronder wordt zodoende nader ingegaan op deze elementen uit het toetsingsadvies.

Geluidhinder en gezondheid

De locatie Anna van Hannoverstraat 4 is op korte afstand van het spoor en gebiedsontsluitende wegen gelegen en kent om die reden een relatief hoge geluidbelasting. De geluidbelasting is echter voor geen van de bronnen hoger dan de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder. Ook is de geluidbelasting binnen het gebied niet hoger dan op andere woningbouwlocaties binnen Den Haag die in de nabijheid van het spoor en/of drukke wegen zijn gelegen. Wel vraagt de akoestische situatie om een zorgvuldige afweging van de mogelijke maatregelen. Het gemeentelijke geluidbeleid vormt daarvoor het beoordelingskader.

Ernstig geluidhinder en ernstige slaapverstoring

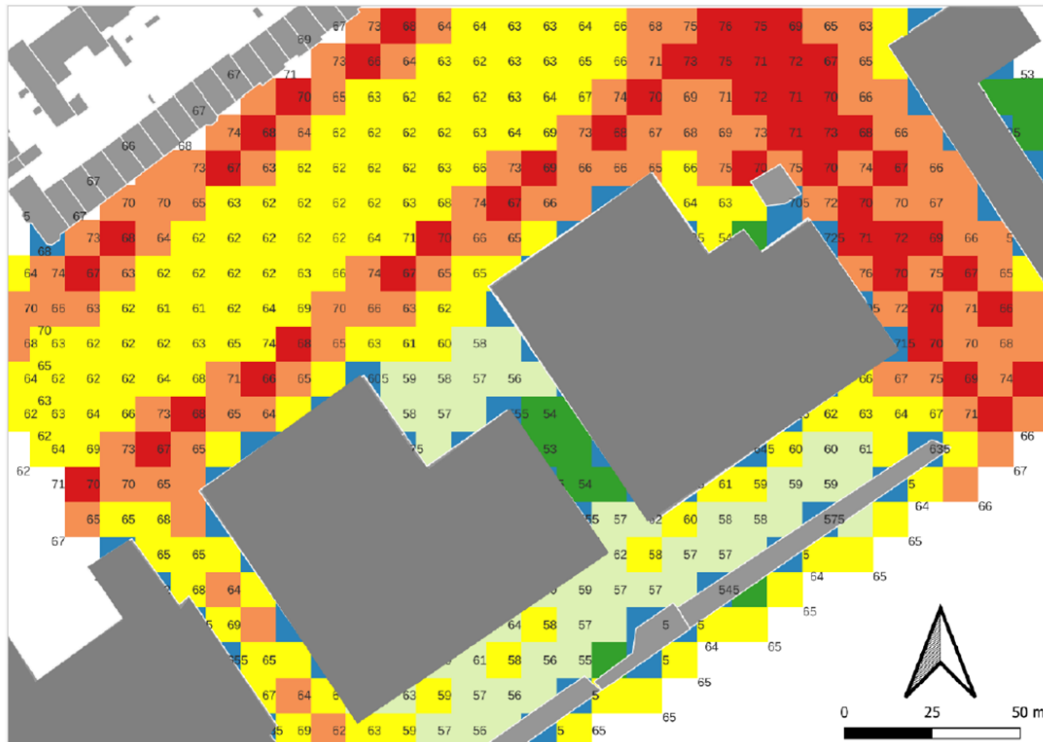
Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. heeft een herberekening van het aantal geluidgehinderden en ernstig gehinderden plaatsgevonden (opgenomen als bijlage 7 bij de toelichting van het bestemmingsplan). In deze nieuwe berekening zijn conform het advies ook de woningen met een geluidbelasting onder de 55 dB meegenomen en heeft een nadere specificatie plaatsgevonden op basis van de berekende geluidbelastingen. Uit deze nieuwe berekeningen blijkt dat bij de in de aanvulling op het MER gepresenteerde aantallen geen sprake is van een onderschatting van het aantal gehinderden of ernstig gehinderden. Het totaal aantal gehinderden bedraagt 412 bewoners (dat was 413 bewoners in de aanvulling op het MER) en het totaal aantal ernstig gehinderden bedraagt 160 bewoners (dat was 164 bewoners in de aanvulling op het MER).

De geluidbelastingen ter plaatse van de SoZa-locatie is vergelijkbaar met andere locaties langs drukke wegen en het spoor in Den Haag. Binnenstedelijk is al snel sprake van geluidbelastingen die in potentie ernstige geluidhinder of slaapverstoring met zich mee kunnen brengen. Om deze reden is in het gemeentelijk geluidbeleid als voorwaarde opgenomen dat sprake dient te zijn van een geluidluwe gevel. Een dergelijke geluidluwe gevel biedt de mogelijkheid om slaapkamers zo veel mogelijk aan deze geluidluwe gevel te situeren waardoor de kans op slaapverstoring wordt beperkt. Op geluidbelaste

locaties met geluidbronnen aan meerdere zijden zal voor een deel van de woningen met gebouwgebonden maatregelen (bijvoorbeeld in de vorm van afgeschermd buitenruimtes) een geluidluwe gevel moeten worden gecreëerd. In het kader van het bestemmingsplan voor de SoZa-locatie is aangetoond dat kan worden voldaan aan het gemeentelijke geluidbeleid. De onderliggende onderzoeken en onderbouwing zijn goedgekeurd door de Omgevingsdienst Haaglanden en liggen ook ten grondslag aan het hogere waardenbesluit. Verdere uitwerking en beoordeling van de maatregelen vindt plaats in het kader van de omgevingsvergunningaanvraag. Met het voldoen aan het gemeentelijke geluidbeleid is verzekerd dat het aantal gehinderden en slaapverstoorden zoveel mogelijk wordt beperkt

Geluidbelasting op straatniveau

De Commissie m.e.r. vraagt ook aandacht voor de geluidbelasting op straatniveau. In de aanvulling op het MER is op een specifiek beoordelingspunt in het openbaar gebied een globaal beeld gegeven van de optredende geluidbelasting. De Commissie m.e.r. adviseert om met geluidscontouren meer specifiek inzicht te geven in de geluidbelastingen op straatniveau. In de notitie 'Aanvullende beschouwingen ten aanzien van geluid' (zie bijlage 7 bij de toelichting van het bestemmingsplan) is een nadere beschouwing opgenomen van de geluidbelastingen binnen het openbaar gebied in en rond het plangebied. Onderstaande figuur laat de cumulatieve geluidbelasting door alle bronnen samen zien (wegverkeer, railverkeer en tankstation). Hieruit blijkt dat het geluidniveau rondom de beoogde ontwikkeling sterk varieert (tussen 53 en 76 dB L_{cum}). De hoogste geluidbelastingen worden berekend ter hoogte van de Laan van Nieuw Oost-Indië (70 – 76 dB). Binnen het plangebied ligt de geluidbelasting tussen de beoogde bebouwing aanzienlijk lager (53 – 60 dB). Omdat de personen over het algemeen slechts kortstondig op straat verblijven en de geluidcontouren betrekking hebben op een jaargemiddelde geluidbelasting waarin weging plaatsvindt voor de mate van hinderlijkheid van het geluid en een toeslag wordt gehanteerd voor de avond- en nachtperiode, kunnen er geen concrete conclusies worden getrokken omtrent de ondervonden hinder op straatniveau. De berekende geluidniveaus zijn relatief hoog, maar niet ongebruikelijk voor een hoog stedelijk gebied. Binnen de scope van het project zijn kunnen er geen maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting in het openbaar gebied te beperken.



Gecumuleerde geluidbelasting op straatniveau (L_{cum} in dB)

Bron en overdrachtsmaatregelen

In het akoestisch onderzoek dat ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan en MER is inzicht gegeven in de mogelijke bronmaatregelen (zoals de toepassing van geluidsreducerend asfalt), overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen) en voorzieningen aan de toekomstige woningen. Bronmaatregelen en overdrachtsmaatregelen blijken niet doelmatig. Dat betekent dat met maatregelen op woningniveau moet worden gekomen tot een akoestisch aanvaardbare situatie. In het akoestisch onderzoek en de aanvulling op het MER is aangetoond dat kan worden voldaan aan de voorwaarden uit het gemeentelijke geluidbeleid. Deze conclusie wordt ook getrokken in het hogere waardenbesluit dat door de Omgevingsdienst Haaglanden is opgesteld.

Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. is nader ingegaan op de kosteneffectiviteit van de mogelijke bron- en overdrachtsmaatregelen (zie hiervoor bijlage 7 bij de toelichting van het bestemmingsplan). De kosten van de maatregelen staan niet in verhouding tot de (over het algemeen beperkte) akoestische verbetering en het aantal woningen waar deze verbetering optreedt.

Maatregelen kleine appartementen

In het advies van de Commissie m.e.r. worden vraagtekens geplaatst bij de effectiviteit en toepasbaarheid van lamellenroosters ter plaatse van kleine appartementen. Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan is er nog geen definitief ontwerp beschikbaar met woningplattegronden en de te treffen voorzieningen. De genoemde lamellenroosters waren in een eerder stadium in beeld als mogelijke akoestische maatregel. Dergelijke lamellenroosters zijn inmiddels geen onderdeel meer van het ontwerp zoals dat momenteel wordt voorbereid. In het gemeentelijk geluidbeleid is voor eenzijdig georiënteerde 1- en 2-kamerappartementen het uitgangspunt dat voor maximaal 50% van de woningen mag worden afgeweken van bovengenoemde voorwaarde van een geluidluwe gevel. Een eenzijdig georiënteerd appartement zonder geluidluwe gevel kan hiermee worden gecompenseerd met een

eenzijdig georiënteerd appartement dat wel beschikt over een geluidluwe gevel. Het ontwerp dat op dit moment wordt uitwerkt voldoet aan dit uitgangspunt. De geluidluwe gevels zullen worden gerealiseerd door inpandige loggia's en beglaasde (uitkragende) balkons. Voor een beperkt aantal appartementen gebruik worden gemaakt van de compensatie regel voor eenzijdig georiënteerde 1 en 2 kamer woningen zoals deze is opgenomen in het gemeentelijke geluidbeleid.

Gezonde woonomgeving

In de aanvulling op het MER is op basis van de informatie uit de bestemmingsplantoelichting in beeld gebracht hoe de planontwikkeling zich verhoudt tot de Haagse referentienormen voor speelvoorzieningen en groen. Daarbij heeft een beoordeling plaatsgevonden voor het gehele CID, rekening houdend met de andere concrete ontwikkelingen binnen het CID. In het advies van de Commissie wordt verwezen naar de Haagse referentienormen voor centrum-stedelijk gebied op buurt-/wijkniveau die uitgaan van 2.815 m² speelvoorzieningen. De structuurvisie CID noemt daarnaast 8 m² openbaar groen als norm per woning. De Commissie vindt de conclusie dat aan deze normen wordt voldaan niet navolgbaar. Om die reden is een nadere analyse uitgevoerd.

Groen en speelvoorzieningen binnen het plangebied

Zoals toegelicht in het bestemmingsplan heeft toepassing van de normen op individuele bouwprojecten zijn beperkingen, omdat veel voorzieningen op een hoger schaalniveau (buurt, wijk of stadsdeel) worden georganiseerd. De referentienormen zijn niet bedoeld als bindende norm. Wel zijn ze bedoeld om bij gebiedsontwikkelingen aan de voorkant globaal onderbouwde ruimte- en investeringsclaims te kunnen doen. Inzet is om voldoende aanbod op het juiste schaalniveau te realiseren, gekoppeld aan de grote gebiedsontwikkelingen.

In de huidige situatie is de SoZa-locatie vrijwel volledig verhard en is er geen sprake van openbaar groen of speelvoorzieningen. De herontwikkeling draagt bij aan vergroening van het gebied. In de publiek toegankelijke ruimte op maaiveld tussen de gebouwen komt een stadsparkje waarmee wordt aangesloten op de ecologische verbindingszone bij de Schenkkade. Binnen het gebied komen verder opgetilde groene binnentuinen tussen de bebouwing. Daarmee neemt de hoeveelheid groen toe ten opzichte van de bestaande situatie. Binnen het plangebied is er op beperkte schaal ruimte voor speelvoorzieningen in het parkje op maaiveld en ter plaatse van de daktuinen.

Speelvoorzieningen buiten het plangebied

In het advies van de Commissie m.e.r worden mogelijkheden en wenselijkheid van maatwerk zoals vastgelegd in de Nota referentienormen ten onrechte buiten beschouwing gelaten. De Commissie m.e.r. houdt geen rekening met de stappen om gemotiveerd in de behoefte te voorzien door rekening te houden met eventuele andere bevolkingssamenstelling met minder kinderen gelet op het hoogstedelijke karakter, de mogelijkheden van het benutten van dubbel ruimtegebruik en benutten van bestaande capaciteiten.

Tegelijk kunnen we ons vinden in het advies van de Commissie m.e.r. dat onvoldoende is onderbouwd dat er voldoende ruimte voor spelen is. In de toelichting van het bestemmingsplan staat dat de ruimteclaim nog verder wordt onderzocht en deel uitmaakt van de verdere uitwerking. Het onderzoek heeft plaatsgevonden middels het voorzieningenonderzoek CID. Dit onderzoek is 28 september 2023 aan de raad aangeboden en had de Commissie m.e.r. formeel nog niet tot zich kunnen nemen.

Uit het voorzieningenonderzoek CID (23 augustus 2023, RIS316628) blijkt dat er in omgeving voldoende mogelijkheden zijn om aan de behoefte voor spelen te voldoen en dat ook voor het gehele

CID spelen goed inpasbaar is. Hierbij is zelfs nog geen rekening gehouden met mogelijkheden, die er in de buurgemeenten zijn. Op pagina 21 van het onderzoek is toegelicht dat voor de woningbouwplannen in het deelgebied Laan van NOI binnen het CID op basis van de verwachte bevolkingssamenstelling indicatief een te behoefte hebben van maximaal 1.464 m². Op pagina 36 van het voorzieningenonderzoek CID is voorts toegelicht dat bij de inpassing rekening is gehouden met gewenste afstanden tot de woning passend bij de leeftijdscategorie. Vervolgens geeft pagina 37, figuur 9 een kaart waarin mogelijke locaties voor spelen zijn ingetekend.

Hierbij staat nadrukkelijk mogelijk, omdat speelvoorzieningen op een aantal locaties relatief snel zijn te realiseren – passend binnen de bestemmingen voor de openbare ruimte - en dat voor daadwerkelijke inpassing het wenselijk is toekomstige bewoners zelf te betrekken bij de invulling van de speelvoorziening of eventuele andere ruimtelijke invulling indien de daadwerkelijke bevolkingssamenstelling daar aanleiding toe geeft.

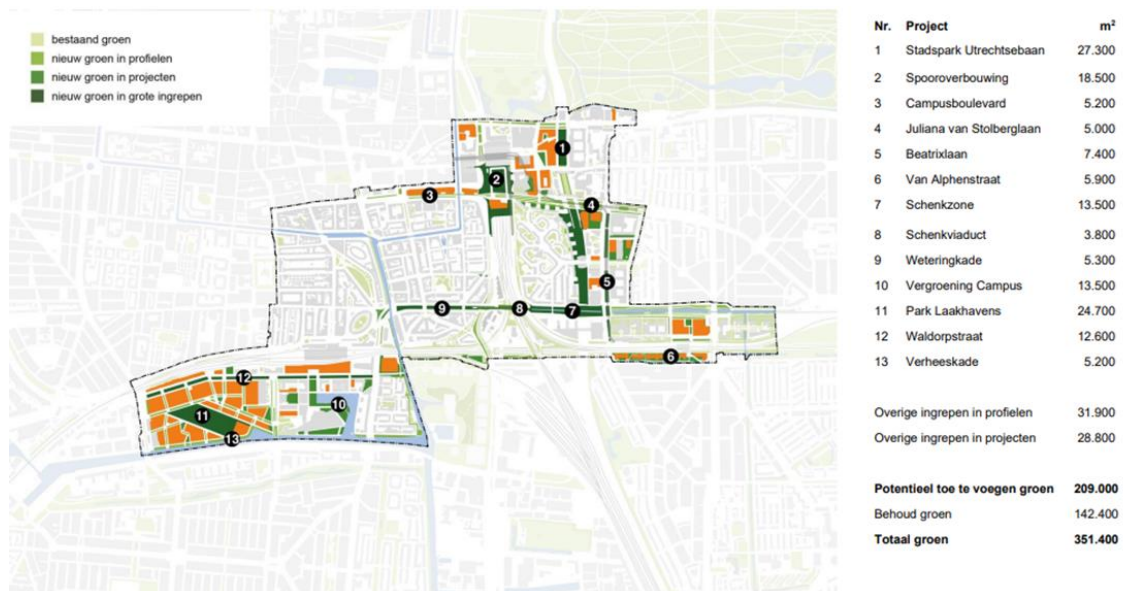
Groenvoorziening buiten het plangebied

Voor groen is in de Structuurvisie CID een groennorm van 8 m² op gebiedsniveau opgenomen. In het bestemmingsplan voor de SoZa-locatie is een berekening toegevoegd waaruit blijkt dat er voldoende groen is. Deze berekening is echter niet voorzien van kaartmateriaal. Om die reden heeft de Commissie m.e.r. aangeven niet goed te kunnen beoordelen of daadwerkelijk wordt voldaan aan de norm. Ook was voor de Commissie m.e.r. niet duidelijk of (indien er wel voldoende groen is) er ook nog genoeg groen resteert voor de andere plannen in het CID die later ontwikkeld worden. Die duidelijkheid van zowel groen voor andere ontwikkelingen op termijn als voor SoZa-locaties wordt gegeven met het voorzieningenonderzoek CID. Dit onderzoek is 28 september 2023 aan de raad aangeboden en had de Commissie m.e.r. formeel nog niet tot zich kunnen nemen omdat het onderzoek geen onderdeel is van het MER of de aanvulling daarop. In het advies wordt ook aangegeven dat er inmiddels aanvullende informatie is.

De navolgende tabel geeft de verduidelijk met daarbij ook een toelichtende kaart uit het Voorzieningenonderzoek CID (23 augustus 2023, RIS316628, pagina 33). Te zien is dat bij realisatie van alle plannen, die verleend zijn of in procedure in 2022 of 2023 er voor SoZa-locatie er ruim voldoende groen is op het CID-niveau. Met de realisatie van extra groen waarvoor al financiering is, is sprake van een normatief overschot van 43,7%. Zonder rekening te houden met deze plannen is er een normatief overschot van 31%. Het voor de Commissie m.e.r. ontbrekende kaartmateriaal laat met relatief veel groen in de directe omgeving zien dat er een nog veel hoger metrage groen per woning is in de directe omgeving van SoZa-locatie. Voor de groenbalans voor het hele CID geldt conform het voorzieningenonderzoek dat bij realisatie van alle woonplannen en alle groenambities er een normatief overschot is van 44% aan groenplannen. Hierbij is het Haagse Bos en het grootste deel van Groene Schenk niet meegerekend, omdat deze buiten de grenzen van het CID vallen. Ook is alleen gerekend met oppervlakte groen, niet met binnen- en daktuinen en alleen maaiveldgroen (geen boomkronen).

	Aantal Woningen	Oppervlakte groen, excl. binnentuinen en daktuinen (m²)	oppervlakte groen/woning (m²)	Normatief groen overschot (%)
Nulsituatie Structuurvisie	13.362	200.400	15,0	87,5%
Autonome ontwikkelingen, vergunde/gerealiseerde projecten geen onderdeel van Structuurvisie CID				
- <u>Grotius</u>	655	2.400		
- <u>Adagio</u>	268	0		
- <u>KJ-plein</u>	400	1.200		
- <u>Leemansplein 2 en 3 (Vijverhof)</u>	155			
- <u>Waldorp Four</u> (verleend in 2019)	808	-1.900		
Totaal referentie situatie	15.648	202.100	12,9	61,2%

Bouwprojecten (verleend of in procedure in 2022/2023)				
<u>Rijswijkseweg 60 (The Grace)</u>	1411	2270		
<u>Waldorp Four (2022)</u>	369	1200		
<u>Escher Gardens</u>	1250	0		
<u>Juliana van Stolberglaan (KC locatie)</u>	0	2300		
<u>Anna van Hannoverstraat (SoZa)</u>	1250	1100		
Subtotaal	19.928	208.970	10,5	31,5%
Grote Or-projecten (financiering/bekostiging geregeld)				
<u>Stadscampus Laakhavens</u>		12.000		
<u>Waldorpstraat Oost</u>		5.800		
Totaal	19.878	226.770	11,4	43,7%



Totaalkaart groen in het CID, met potentieel nieuw groen en behoud van groen

Overige punten uit het toetsingsadvies

De Commissie m.e.r. beveelt aan om binnen afzienbare tijd herinrichtingsplannen te maken voor de directe omgeving van de SoZa-locatie. De herontwikkeling doet een beroep op voorzieningen in het omliggende gebied, zoals bodemcapaciteit voor de WKO, capaciteit op het elektriciteitsnet, gebruiksgroen en sport- en spelvoorzieningen. Ook andere bouwplannen binnen het CID hebben die voorzieningen nodig. Het risico is volgens de Commissie dat er voor alle beoogde ontwikkelingen binnen het CID uiteindelijk onvoldoende voorzieningen beschikbaar zijn. Buiten de SoZa-locatie is verder veel steen aanwezig in de vorm van asfalt en gebouwen. Daardoor kan hittestress een risico worden voor de leefbaarheid binnen het totale CID. Het blijft daarom een zorg van de Commissie dat het uiteindelijke CID niet aan haar eigen ambities voldoet. Via herinrichtingsplannen kan de gemeente de ambities voor het CID concreter vormgeven en voorzieningen reserveren voor toekomstige bouwplannen. Dit advies nemen we als gemeente ter harte bij de verdere uitwerking van de plannen voor het CID. De druk op voorzieningen en beschikbaarheid van groen zijn daarnaast nadrukkelijk onderdeel van de monitoring in het kader van de ontwikkeling van het CID. Hiervoor worden jaarrapportages CID opgesteld en om de 4 jaar een programmaplan CID. Op basis van de resultaten van deze monitoring kan waar nodig worden bijgestuurd met aanvullende maatregelen of aanscherping van eisen.

Tot slot

Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat het bestemmingsplan Anna van Hannoverstraat 4 (SoZa) voldoet aan de wettelijke kaders, het gemeentelijk beleid en de ambities voor het CID. Naar aanleiding van de adviezen van de Commissie m.e.r. (en de zienswijzen) zijn onderzoeken op onderdelen aangevuld en geactualiseerd. Het advies van de Commissie m.e.r. geeft aanleiding om projectoverstijgend bij de verdere uitwerkingen van de plannen voor de verschillende deelgebieden binnen het CID nadrukkelijk aandacht te blijven besteden aan mogelijk cumulatie van effecten en toetsing aan de ambities en doelstellingen voor het CID. Monitoring van de voortgang en de optredende effecten speelt daarbij een belangrijke rol.

ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in een actueel juridisch planologisch kader voor het plangebied Anna van Hannoverstraat 4, waarmee in de realisatie van een programma van maximaal 120.000 m² bvo, bestaande uit een mix van functies, waaronder wonen (1.000 tot 1.200 woningen), kantoren, detailhandel, horeca en voorzieningen, stallingsruimten voor fietsen en parkeren van (deel-) auto's wordt voorzien.

- In dit kader dient beoordeeld te worden of er sprake is van een bouwplan als bedoeld in art.6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Als bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, van de wet, wordt aangewezen een bouwplan voor:
- de bouw van een of meer woningen;
- de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1.000 m² bruto vloeroppervlakte met één of meer woningen;
- de verbouwing van een of meer aangesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen, die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.500 m² bruto vloeroppervlakte bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m²

Afdeling 6.2 Grondexploitatie, Artikel 6.2.1 Bro

Indien sprake is van een bouwplan zoals bedoeld in art. 6.12 Wro is de gemeente verplicht een exploitatieplan op te stellen, tenzij kostenverhaal anderszins verzekerd is. Dit kan via:

- een gemeentelijke grondexploitatie, waarbij sprake moet zijn van gemeentelijke gronduitgifte;
- meerwaardesuppletie via de erfpachtcanon;
- een anterieure overeenkomst met de eigenaar over de ontwikkeling.

Het onderhavige plan betreft een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, van de Wro. Daartoe wordt het volgende overwogen:

Voorliggend plan dat voorziet in een actueel juridisch planologisch kader voor het plangebied Anna van Hannoverstraat 4 met een programma van maximaal 120.000 m² bvo, bestaande uit een mix van functies, waaronder wonen (1.000 tot 1.200 woningen), kantoren, detailhandel, horeca en voorzieningen, stallingsruimten voor fietsen en parkeren van (deel-) auto's, is een initiatief van een ontwikkelaar. De gemeente Den Haag en de ontwikkelaar zijn op 28 juni 2023 een Anterieure Overeenkomst aangegaan, waarin afspraken zijn gemaakt over kostenverhaal (RIS 316031). De kosten die verband houden met de planprocedure, alsmede planschade en de uitvoering van het plan, worden geacht te zijn verzekerd via het aangaan van deze overeenkomst.

Kostenverhaal door middel van een exploitatieplan of -overeenkomst is niet noodzakelijk. Gezien het bovenstaande wordt de beoogde ontwikkeling economisch uitvoerbaar geacht.

STAAT VAN WIJZIGINGEN

Ambtshalve wijzigingen

Verbeelding

Niet van toepassing

Regels

A. Gasloos bouwen

Aan artikel 7 Algemene bouwregels wordt het artikel 7.3 Gasloos bouwen toegevoegd, dat als volgt komt te luiden:

7.3 Gasloos bouwen

- a. Woningen, commerciële- maatschappelijke voorzieningen, kantoren, horeca, detailhandel en alle overige functies worden niet aangesloten op het gasdistributienetwerk;
- b. over het bepaalde onder a wordt advies ingewonnen bij de netbeheerder.

B. Natuurinclusief bouwen

Aan artikel 7 Algemene bouwregels wordt het artikel 7.4 Natuurinclusief bouwen toegevoegd, dat als volgt komt te luiden:

7.4 Groen- en natuurinclusief bouwen

- a. Een omgevingsvergunning voor het bouwen wordt uitsluitend verleend indien is aangetoond dat in voldoende mate is voldaan aan het puntensysteem Groen- en natuurinclusief bouwen (RIS313059);
- b. over het bepaalde onder a wordt advies ingewonnen bij de gemeentelijke ecooloog.

C. BP-tankstation

Aan artikel 8 Algemene gebruiksregels wordt het artikel 8.4 BP-tankstation toegevoegd, dat als volgt komt te luiden:

8.4 BP-tankstation

- a. Woningen en/of andere geluidsgevoelige functies op de eerste en tweede bouwlaag aan de zijde van het BP-tankstation, worden niet eerder in gebruik genomen, dan wanneer in de nachtperiode maximale geluidniveaus tot 70 dB(A) op de gevel van woningen vanwege het stallen van boedelbakken en maximale geluidniveaus tot 62 dB(A) op de gevel van woningen vanwege bezoekers die komen tanken worden toegestaan;*
- b. over het bepaalde onder a wordt advies ingewonnen bij de Omgevingsdienst Haaglanden.*

D. Bouwregels bestemming Groen

Aan de bouwregels voor gebouwen van de bestemming Groen, artikel 5.2.1 wordt het lid c toegevoegd dat als volgt komt te luiden:

c. beneden peil gelegen bebouwing mag uit niet meer dan 2 lagen bestaan.

E. Bouwregels bestemming Verkeer- Verblijfgebied

Aan de bouwregels voor gebouwen in de bestemming Verkeer – Verblijfgebied, artikel 6.2.1 wordt het lid b toegevoegd dat als volgt komt te luiden:

b. beneden peil gelegen bebouwing mag uit niet meer dan 2 lagen bestaan.

F. Wijzigen artikel 4.4 onder h

Artikel 4.4. onder h, dat als volgt luidt:

het gezamenlijk vloeroppervlak bedrijven, detailhandel, maatschappelijk, dienstverlening, culturele, sport, speel, zorg voorzieningen, horeca en openbare fietsenstallingen bedraagt ten minste 5.000 m2 BVO en niet meer dan 6.000 m2 BVO;

wordt gewijzigd in:

het gezamenlijk vloeroppervlak bedrijven, detailhandel, maatschappelijk, dienstverlening, culturele, sport, speel, zorg voorzieningen, horeca en openbare fietsenstallingen bedraagt in totaal ten minste 5.000 m2 BVO en niet meer dan 6.000 m2 BVO;

G. Wijziging artikel 6.5 lid b

Artikel 6.5 lid b dat als volgt luidt:

ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - overbouwing openbare ruimte 2' [sba-or2] is een overbouwing mogelijk, onder de volgende voorwaarden:
1. de overbouwing is toegestaan vanaf de derde bouwlaag.

wordt gewijzigd in:

*ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - overbouwing openbare ruimte 2' [sba-or2]
is een overbouwing toegestaan, onder de volgende voorwaarden:
1.de overbouwing is toegestaan vanaf de derde bouwlaag.*

H. Voorwaardelijke verplichting ontheffing Wet natuurbescherming
Aan artikel 7 Algemene bouwregels wordt het artikel 7.3 Voorwaardelijke verplichting ontheffing Wet natuurbescherming toegevoegd, dat als volgt komt te luiden:

7.3 Voorwaardelijke verplichting ontheffing Wet natuurbescherming

- a. Een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen wordt niet eerder verleend dan wanneer is aangetoond dat er zicht is op een ontheffing Wet natuurbescherming inzake vleermuizen;
b. over het bepaalde onder a. wordt advies ingewonnen bij de Omgevingsdienst Haaglanden*

I. Beeldkwaliteitsdocument
Artikel 4.5 lid h onder 2, dat als volgt luidt:

2.de maatvoering en situering van balkons dient conform het beeldkwaliteitsdocument [naam beeldkwaliteitsdocument] uitgevoerd te worden.

wordt gewijzigd in:

2.de maatvoering en situering van balkons dient conform het beeldkwaliteitsdocument 'SOZA BEELDKWALITEITSDOCUMENT' uitgevoerd te worden.

J. Sociale huurwoning
Artikel 1.55 die als volgt luidt:

*1.55 sociale huurwoning:
een huurwoning waarbij gehuurd wordt met een kale huur die bij aanvang van de huur niet hoger is dan de dan geldende liberalisatiegrens, welke woning gedurende een periode van minimaal 50 jaar als zodanig moet worden gebruikt, welke periode voor de betreffende sociale huurwoning aanvangt op de ingangsdatum van de eerste ter zake van deze sociale huurwoning te sluiten huurovereenkomst.*

wordt gewijzigd in:

*1.55 sociale huurwoning:
een huurwoning waarbij gehuurd wordt met een kale huur die bij aanvang van de huur niet hoger is dan de dan geldende liberalisatiegrens.*

K. Exploitatie sociale huurwoningen
Aan artikel 4.7 Exploitatie sociale huurwoningen wordt het lid e toegevoegd, dat als volgt komt te luiden:

e. Een sociale huurwoning, verhuurd door een niet toegelaten instelling, moet gedurende een periode van minimaal 50 jaar als zodanig worden gebruikt, welke periode voor de betreffende sociale huurwoning aanvangt op de ingangsdatum van de eerste ter zake van deze sociale huurwoning te sluiten huurovereenkomst.

Toelichting

A. Voorlopig toetsingsadvies Commissie m.e.r.

Onder doornummering van de overige bijlagen wordt bijlage 5 toegevoegd die als volgt komt te luiden:

Bijlage 5. Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport d.d. 30 mei 2023

B. Toetsingsadvies Commissie m.e.r.

Onder doornummering van de overige bijlagen wordt bijlage 6 toegevoegd die als volgt komt te luiden:

Bijlage 6. Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop d.d. 19 september 2023.

C. Tekstuele wijzigingen paragraaf 4.4.19 Nota spelen in de stad 2015 – 2018

De zin:

In dit bestemmingsplan worden binnen de bestemmingen geen speelplekken opgenomen en/of specifiek met een functieaanduiding aangegeven.

wordt gewijzigd in:

In dit bestemmingsplan wordt binnen de bestemmingen Gemengd en Groen de mogelijkheid geboden speelplekken te realiseren.

De zin:

Wel is in de algemene bouwregels opgenomen dat een speeltoestel van maximaal 4 meter hoogte toegestaan is.

wordt gewijzigd in:

In de algemene bouwregels is opgenomen dat een speeltoestel van maximaal 4 meter hoogte toegestaan is.

De zin:

Groenvoorzieningen die ook als informele speel- en/of recreatie ruimte kunnen fungeren, worden hierin meegeteld.

wordt gewijzigd in:

Bestaande speelruimte en groenvoorzieningen die ook als informele speel- en/of recreatieruimte kunnen fungeren, kunnen hierin worden meegeteld.

D. Voorzieningenonderzoek CID

Aan paragraaf 4.4.19 Nota spelen in de stad 2015 – 2018 wordt de volgende tekst toegevoegd:

Uit het voorzieningenonderzoek CID (23 augustus 2023) blijkt dat er in de omgeving voldoende mogelijkheden zijn om aan de behoefte voor spelen te voldoen en dat ook voor het gehele CID spelen goed inpasbaar is. Hierbij is nog geen rekening gehouden met eventuele mogelijkheden in de buurgemeenten.

Op pagina 21 van het onderzoek is toegelicht dat voor de woningbouwplannen in het deelgebied Laan van NOI binnen het CID op basis van de verwachte bevolkingssamenstelling indicatief een te verwachte behoefte is van maximaal 1464 m². Op pagina 36 van het voorzieningenonderzoek CID is voorts toegelicht dat bij de inpassing rekening is gehouden met gewenste afstanden tot de woning passend bij de leeftijdscategorie. Vervolgens geeft pagina 37, figuur 9 een kaart waarin mogelijke locaties voor spelen zijn ingetekend. Zo is er ruimte binnen de bestemming Gemengd en Groen om een speelvoorziening op maaiveld aan te leggen of op de (openbare) daktuin.

Hierbij staat nadrukkelijk mogelijk, omdat speelvoorzieningen relatief snel zijn te realiseren - passend binnen de bestemmingen voor de openbare ruimte - en dat voor daadwerkelijke inpassing het wenselijk is toekomstige bewoners te betrekken bij de invulling van de speelvoorziening of eventuele andere ruimtelijke invulling indien de daadwerkelijke bevolkingssamenstelling daar aanleiding toe geeft.

E. Tekstuele wijzigingen paragraaf 4.4.20 Haagse referentienormen maatschappelijke voorzieningen

De zinnen:

Voor het CID worden de centrum-stedelijke referentienormen als vertrekpunt voor de berekening gehanteerd. In het kader van het Voorzieningenonderzoek CID zal een vertaalslag worden opgenomen op basis van de verwachte hoogstedelijke woonmilieu en bijbehorende huishoudensgrootte. De resultaten hiervan worden begin 2023 verwacht. Ook is in 2023 een evaluatie van de referentienormen gepland.

worden gewijzigd in:

Voor het CID worden de centrum-stedelijke referentienormen als vertrekpunt voor de berekening gehanteerd. In het Voorzieningenonderzoek CID is een vertaalslag opgenomen op basis van de verwachte hoog-stedelijke woonmilieu en bijbehorende huishoudensgrootte.

F. Voorzieningenonderzoek CID

Aan subparagraaf 4.4.20.20 'Berekening op basis van groennormen' wordt de volgende tekst toegevoegd:

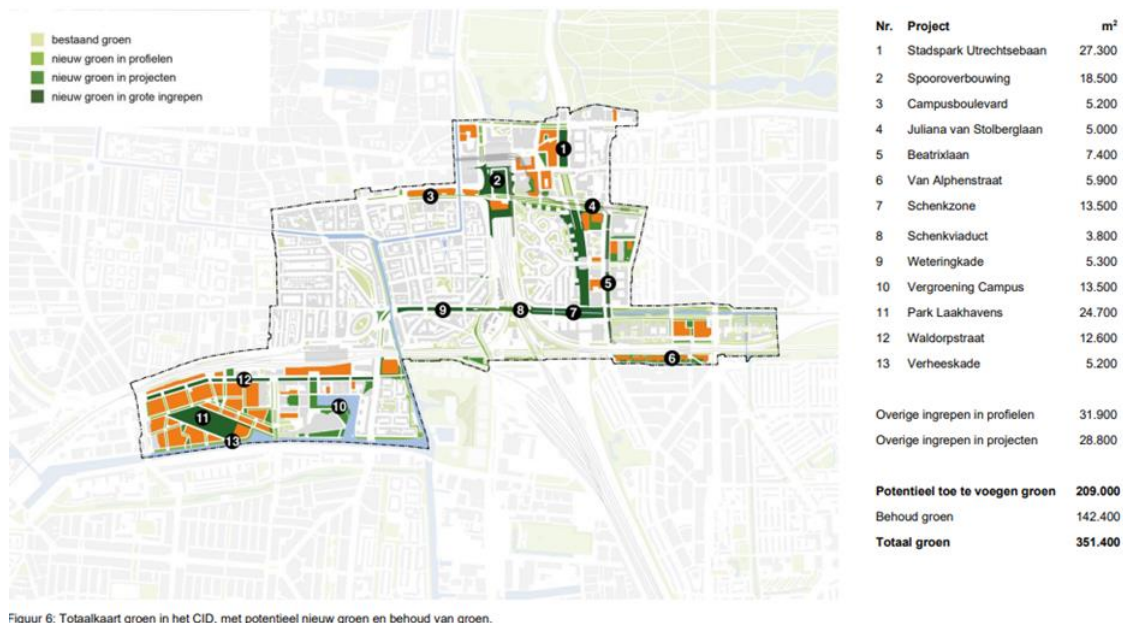
In aanvulling op bovenstaande is recent het Voorzieningenonderzoek CID afgerond. Onderstaande tabel geeft de verduidelijking met daarbij ook een kaart toegevoegd uit dit Voorzieningenonderzoek CID (23 augustus 2023, RIS316628, pagina 33). Te zien is dat bij realisatie van alle plannen, die verleend zijn of in procedure in 2022 of 2023 voor de SoZa-locatie ruim voldoende groen is op het CID-niveau. Met realisatie van extra groen waarvoor al financiering is, is er een normatief overschot van 43,7% en zonder rekeningen te houden met deze plannen is er een normatief overschot van 31%.

	Aantal Woningen	Oppervlakte groen (exclusief binnenduinen en daktuinen)	M2 oppervlakte groen/woning	Normatief groen overschot in %
Nul Situatie Structuurvisie	13.362	200.400	15,0	87,5%
Autonome ontwikkelingen, vergunde/gerealiseerde projecten geen onderdeel van Structuurvisie CID	655	2.400		
Grotius	268	0		
Adagio	400	1.200		
KJ-plein	155			
Leemansplein 2 en 3 (Vijverhof)	808	-1.900		
Waldorp Four (verleend in 2019)				
Totaal referentie situatie	15.648	202.100	12,9	61,2%

Bouwprojecten (verleend of in procedure in 2022/2023)				
Rijswijkseweg 60 (The Grace)	1411	2270		
Waldorp Four (2022)	369	1200		
Escher Gardens	1250	0		
Juliana van Stolberglaan (KC locatie)	0	2300		
Anna van Hannoverstraat (SoZa)	1250	1100		
Subtotaal	19.928	208.970	10,5	31,5%
Grote Or-projecten (financiering/bekostiging geregeld)				
Stadscampus Laakhavens		12.000		
Waldorpstraat Oost		5.800		
Totaal	19.878	226.770	11,4	43,7%

Het kaartmateriaal laat - met relatief veel groen in de directe omgeving - zien dat er een nog veel hoger metrage groen per woning is in de directe omgeving van SOZa-locatie.

Voor de groenbalans voor het hele CID geldt conform het voorzieningenonderzoek het volgende: Bij realisatie van alle woonplannen en alle groenambities is er een normatief overschot van 44% aan groenplannen. Hierbij is het Haagse Bos en grootste deel van Groene Schenk niet meegerekend, omdat deze buiten de grenzen van het CID zijn gelegen. Ook is alleen gerekend met oppervlakte groen en niet met binnen- en daktuinen en alleen maaiveldgroen (geen boomkronen). Ook is er gerekend met een snijverlies van 10%.



Figuur 6: Totaalkaart groen in het CID, met potentieel nieuw groen en behoud van groen.

G. Toevoegen paragraaf 5.1.6 Advisering Commissie m.e.r.

Aan paragraaf 5.1 Milieueffectrapportage wordt paragraaf 5.1.6 Advisering Commissie m.e.r. toegevoegd, die als volgt komt te luiden:

5.1.6. Advisering Commissie m.e.r.

Gelijktijdig met de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan is het MER ter toetsing voorgelegd aan de Commissie m.e.r. In haar advies (bijlage 4 bij de toelichting van het bestemmingsplan) geeft de Commissie aan dat het MER logisch is opgebouwd, duidelijk beschrijft wat het project omvat en op welke wijze het ontwerp rekening houdt met de ruimtelijke kwaliteit, de bereikbaarheid voor langzaam verkeer en het zoveel mogelijk beperken van windhinder en schaduwwerking. Het MER beschrijft volgens de Commissie ook goed hoe de afstemming met bewoners en andere belangstellenden heeft plaatsgevonden. Het MER onderbouwt voldoende welke invloed het plan op het verkeer in de omgeving heeft en ook is het MER duidelijk over de hoge geluidsbelasting voor toekomstige bewoners en de noodzaak om meer onderzoek te doen. Volgens de Commissie ontbreekt in het MER op een aantal onderdelen informatie die essentieel is voor de besluitvorming over het bestemmingsplan:

Het MER onderbouwt niet of onvoldoende in hoeverre het project past binnen de gemeentelijke ambities voor de stad in het algemeen en het CID in het bijzonder.

Het MER geeft onvoldoende inzicht in de geluidhinder en bescherming gezondheid van bewoners.

Het onderzoek naar de geluidhinder en gezondheidseffecten is te globaal.

Het MER geeft onvoldoende inzicht in de gezonde woonomgeving. Het MER gaat niet na of project binnen de Haagse referentienormen past waar het gaat om de ruimte voor sport, openbaar gebruiksgroen en bewegen.

De monitoring van de milieueffecten is in het MER onvoldoende uitgewerkt.

Aanvulling op het MER

Naar aanleiding van het advies van de Commissie is een aanvulling op het MER opgesteld waarin op de voorgenoemde vier punten een nadere toelichting is opgenomen en aanvullende onderzoeksresultaten zijn gepresenteerd. Ook deze aanvulling op het MER is ter toetsing voorgelegd aan de Commissie m.e.r. Het advies is opgenomen in bijlage 2. De Commissie oordeelt dat in de aanvulling voor energie, hittestress en biodiversiteit haalbare maatregelen op projectniveau in beeld zijn gebracht. De Commissie geeft bovendien aan dat de monitoring van milieueffecten op projectniveau in de aanvulling grondiger is uitgewerkt. De Commissie heeft echter nog steeds de zorg dat het project niet kan voldoen aan de ambities en normen voor het CID. Dit geldt voor de thema's geluidhinder, gebruiksgroen en sport- en spelvoorzieningen:

- Geluidhinder en gezondheid: een deel van de bewoners zal ernstige geluidhinder of ernstige slaapverstoring ervaren. Dat brengt gezondheidsrisico's met zich mee. De aantallen in de aanvulling op het MER zijn volgens de Commissie onderschat. Daarnaast is in de aanvulling onvoldoende onderbouwd dat maatregelen voor het beperken van geluid vanaf de weg en de spoorlijn niet kosteneffectief zijn. De aanvulling onderbouwt daarnaast onvoldoende hoe geluidhinder in kleine appartementen zoveel mogelijk beperkt wordt.
- Gezonde woonomgeving: de gemeente Den Haag vindt het belangrijk dat er bij nieuwe ontwikkelingen voldoende ruimte is voor sport, (openbaar) gebruiksgroen en spelen. De ruimte op de kavel zelf is hiervoor beperkt. De aanvulling onderbouwt onvoldoende of er in de omgeving van de SoZa-locatie wél voldoende voorzieningen zijn.

De Commissie m.e.r. vindt deze informatie essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over het bestemmingsplan. Hieronder wordt nader ingegaan op deze elementen uit het toetsingsadvies.

Geluidhinder en gezondheid

De locatie Anna van Hannoverstraat 4 is op korte afstand van het spoor en gebiedsontsluitende wegen gelegen en kent om die reden een relatief hoge geluidbelasting. De geluidbelasting is echter voor geen van de bronnen hoger dan de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder. Ook is de geluidbelasting binnen het gebied niet hoger dan op andere woningbouwlocaties binnen Den Haag die in de nabijheid van het spoor en/of drukke wegen zijn gelegen. Wel vraagt de akoestische situatie om een zorgvuldige afweging van de mogelijke maatregelen. Het gemeentelijke geluidbeleid vormt daarvoor het beoordelingskader.

Ernstig geluidhinder en ernstige slaapverstoring

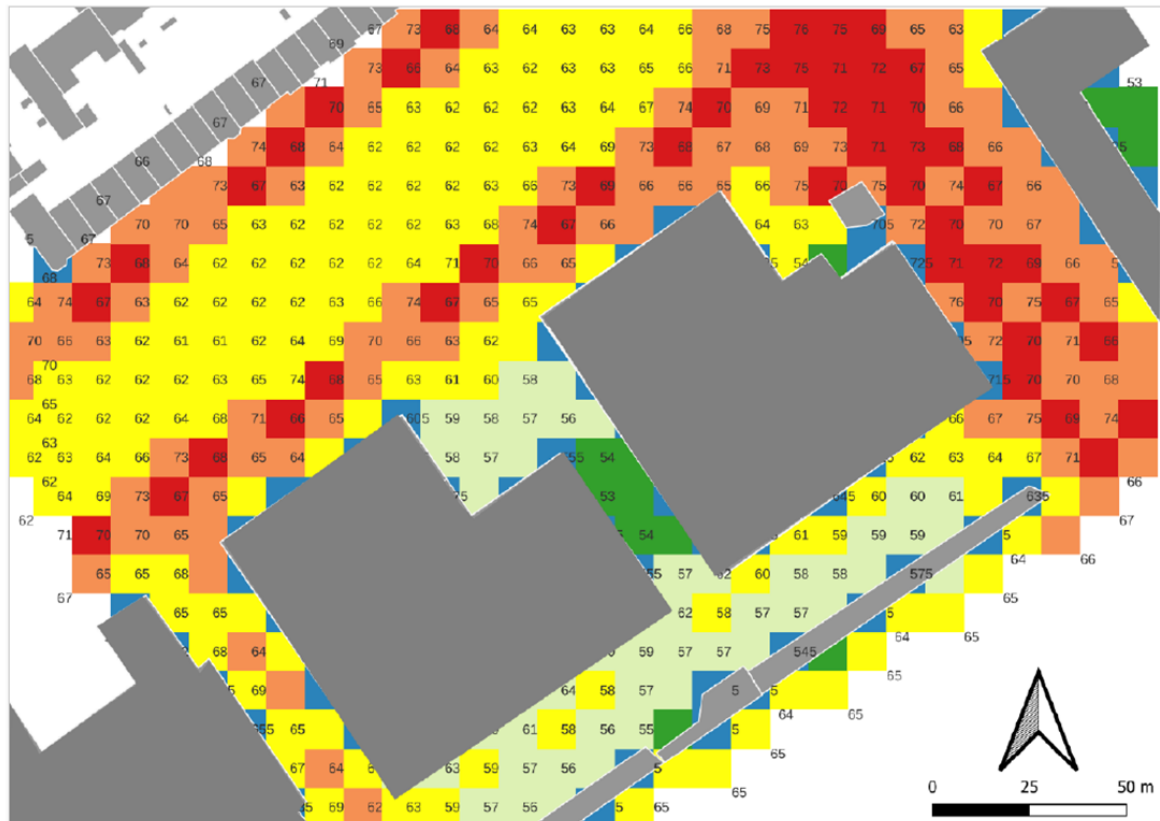
Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. heeft een herberekening van het aantal geluidgehinderden en ernstig gehinderden plaatsgevonden (zie ook de bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan). In deze nieuwe berekening zijn conform het advies ook de woningen met een geluidbelasting onder de 55 dB meegenomen en heeft een nadere specificatie plaatsgevonden op basis van de berekende geluidbelastingen. Uit deze nieuwe berekeningen blijkt dat bij de in de aanvulling op het MER gepresenteerde aantallen geen sprake is van een onderschatting van het aantal gehinderden of ernstig gehinderden. Het totaal aantal gehinderden bedraagt 412 bewoners (dat was 413 bewoners in de aanvulling op het MER) en het totaal aantal ernstig gehinderden bedraagt 160 bewoners (dat was 164 bewoners in de aanvulling op het MER).

De geluidbelastingen ter plaatse van de SoZa-locatie is vergelijkbaar met andere locaties langs drukke wegen en het spoor in Den Haag. Binnenstedelijk is als snel sprake van geluidbelastingen die in potentie ernstige geluidhinder of slaapverstoring met zich mee kunnen brengen. Om deze reden is in het gemeentelijk geluidbeleid als voorwaarde opgenomen dat sprake dient te zijn van een

geluidluwe gevel. Een dergelijke geluidluwe gevel biedt de mogelijkheid om slaapkamers zo veel mogelijk aan deze geluidluwe gevel te situeren waardoor de kans op slaapverstoring wordt beperkt. Op geluidbelaste locaties met geluidbronnen aan meerdere zijden zal voor een deel van de woningen met gebouwgebonden maatregelen (bijvoorbeeld in de vorm van afgeschermden buitenruimtes) een geluidluwe gevel moeten worden gecreëerd. In het kader van het bestemmingsplan voor de SoZa-locatie is aangetoond dat kan worden voldaan aan het gemeentelijke geluidbeleid. De onderliggende onderzoeken en onderbouwing zijn goedgekeurd door de Omgevingsdienst Haaglanden en liggen ook ten grondslag aan het hogere waardenbesluit. Verdere uitwerking en beoordeling van de maatregelen vindt plaats in het kader van de omgevingsvergunningaanvraag. Met het voldoen aan het gemeentelijke geluidbeleid is verzekerd dat het aantal gehinderden en slaapverstoorden zoveel mogelijk wordt beperkt.

Geluidbelasting op straatniveau

De Commissie m.e.r. vraagt ook aandacht voor de geluidbelasting op straatniveau. In de aanvulling op het MER is op een specifiek beoordelingspunt in het openbaar gebied een globaal beeld gegeven van de optredende geluidbelasting. De Commissie adviseert om met geluidscontouren meer specifiek inzicht te geven in de geluidbelastingen op straatniveau. In de notitie in bijlage 3 is een nadere beschouwing opgenomen van de geluidbelastingen binnen het openbaar gebied in en rond het plangebied. Figuur 1 laat de cumulatieve geluidbelasting door alle bronnen samen zien (wegverkeer, railverkeer en tankstation). Hieruit blijkt dat het geluidniveau rondom de beoogde ontwikkeling sterk varieert (tussen 53 en 76 dB L_{cum}). De hoogste geluidbelastingen worden berekend ter hoogte van de Laan van Nieuw Oost-Indië (70 – 76 dB). Binnen het plangebied ligt de geluidbelasting tussen de beoogde bebouwing aanzienlijk lager (53 – 60 dB). Omdat de personen over het algemeen slechts kortstondig op straat verblijven en de geluidcontouren betrekking hebben op een jaargemiddelde geluidbelasting waarin weging plaatsvindt voor de mate van hinderlijkheid van het geluid en een toeslag wordt gehanteerd voor de avond- en nachtperiode, kunnen er geen concrete conclusies worden getrokken omtrent de ondervonden hinder op straatniveau. De berekende geluidniveaus zijn relatief hoog, maar niet ongebruikelijk voor een hoog stedelijk gebied. Binnen de scope van het project kunnen er geen maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting in het openbaar gebied te beperken.



Figuur 1 Gecumuleerde geluidbelasting op straatniveau (L_{cum} in dB)

Bron en overdrachtsmaatregelen

In het akoestisch onderzoek dat ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan en MER is inzicht gegeven in de mogelijke bronmaatregelen (zoals de toepassing van geluidsreducerend asfalt), overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen) en voorzieningen aan de toekomstige woningen. Bronmaatregelen en overdrachtsmaatregelen blijken niet doelmatig. Dat betekent dat met maatregelen op woningniveau moet worden gekomen tot een akoestisch aanvaardbare situatie. In het akoestisch onderzoek en de aanvulling op het MER is aangetoond dat kan worden voldaan aan de voorwaarden uit het gemeentelijke geluidbeleid. Deze conclusie wordt ook getrokken in het hogere waardenbesluit dat door de Omgevingsdienst Haaglanden is opgesteld.

Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. is in de notitie in bijlage 3 nader ingegaan op de kosteneffectiviteit van de mogelijke bron- en overdrachtsmaatregelen. De kosten van de maatregelen staan niet in verhouding tot de (over het algemeen beperkte) akoestische verbetering en het aantal woningen waar deze verbetering optreedt.

Maatregelen kleine appartementen

In het advies van de Commissie m.e.r. worden vraagtekens geplaatst bij de effectiviteit en toepasbaarheid van lamellenroosters ter plaatse van kleine appartementen. Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan is er nog geen definitief ontwerp beschikbaar met woningplattegronden en de te treffen voorzieningen. De genoemde lamellenroosters waren in een eerder stadium in beeld als mogelijke akoestische maatregel. Dergelijke lamellenroosters zijn inmiddels geen onderdeel meer van het ontwerp zoals dat momenteel wordt voorbereid. In het gemeentelijk geluidbeleid is voor

eenzijdig georiënteerde 1- en 2-kamerappartementen het uitgangspunt dat voor maximaal 50% van de woningen mag worden afgeweken van bovengenoemde voorwaarde van een geluidluwe gevel. Een eenzijdig georiënteerd appartement zonder geluidluwe gevel kan hiermee worden gecompenseerd met een eenzijdig georiënteerd appartement dat wel beschikt over een geluidluwe gevel. Het ontwerp dat op dit moment wordt uitwerkt voldoet aan dit uitgangspunt. De geluidluwe gevels zullen worden gerealiseerd door inpandige loggia's en beglaasde (uitkragende) balkons. Voor een beperkt aantal appartementen gebruik worden gemaakt van de compensatie regel voor eenzijdig georiënteerde 1 en 2 kamer woningen zoals deze is opgenomen in het gemeentelijke geluidbeleid.

Gezonde woonomgeving

In de aanvulling op het MER is op basis van de informatie uit de bestemmingsplantoelichting in beeld gebracht hoe de planontwikkeling zich verhoudt tot de Haagse referentienormen voor speelvoorzieningen en groen. Daarbij heeft een beoordeling plaatsgevonden voor het gehele CID, rekening houdend met de andere concrete ontwikkelingen binnen het CID. In het advies van de Commissie wordt verwezen naar de Haagse referentienormen voor centrum-stedelijk gebied op buurt-/wijkniveau die uitgaan van 2.815 m² speelvoorzieningen. De structuurvisie CID noemt daarnaast 8 m² openbaar groen als norm per woning. De Commissie vindt de conclusie dat aan deze normen wordt voldaan niet navolgbaar. Om die reden is een nadere analyse uitgevoerd.

Groen en speelvoorzieningen binnen het plangebied

Zoals toegelicht in het bestemmingsplan heeft toepassing van de normen op individuele bouwprojecten zijn beperkingen, omdat veel voorzieningen op een hoger schaalniveau (buurt, wijk of stadsdeel) worden georganiseerd. De referentienormen zijn niet bedoeld als bindende norm. Wel zijn ze bedoeld om bij gebiedsontwikkelingen aan de voorkant globaal onderbouwde ruimte- en investeringsclaims te kunnen doen. Inzet is om voldoende aanbod op het juiste schaalniveau te realiseren, gekoppeld aan de grote gebiedsontwikkelingen.

In de huidige situatie is de SoZa-locatie vrijwel volledig verhard en is er geen sprake van openbaar groen of speelvoorzieningen. De herontwikkeling draagt bij aan vergroening van het gebied. In de publiek toegankelijke ruimte op maaiveld tussen de gebouwen komt een stadsparkje waarmee wordt aangesloten op de ecologische verbindingzone bij de Schenkkade. Binnen het gebied komen verder opgetilde groene binnentuinen tussen de bebouwing. Daarmee neemt de hoeveelheid groen toe ten opzichte van de bestaande situatie. Binnen het plangebied is er op beperkte schaal ruimte voor speelvoorzieningen in het parkje op maaiveld en ter plaatse van de daktuinen.

Speelvoorzieningen buiten het plangebied

In het advies van de Commissie m.e.r worden mogelijkheden en wenselijkheid van maatwerk zoals vastgelegd in de Nota referentienormen ten onrechte buiten beschouwing gelaten. De Commissie houdt geen rekening met de stappen om gemotiveerd in de behoefte te voorzien door rekening te houden met eventuele andere bevolkingssamenstelling met minder kinderen gelet op het hoogstedelijke karakter, de mogelijkheden van het benutten van dubbel ruimtegebruik en benutten van bestaande capaciteiten.

Tegelijk kunnen we ons vinden in het advies van de commissie dat onvoldoende is onderbouwd dat er voldoende ruimte voor spelen is. In de toelichting van het bestemmingsplan staat dat de ruimteclaim nog verder wordt onderzocht en deel uitmaakt van de verdere uitwerking. Het onderzoek heeft plaatsgevonden middels het voorzieningenonderzoek CID. Dit onderzoek is 28 september jl aan de raad aangeboden en had de Commissie MER formeel nog niet tot zich kunnen nemen.

Uit het voorzieningenonderzoek CID (23 augustus 2023, RIS316628) blijkt dat er in omgeving voldoende mogelijkheden zijn om aan de behoefte voor spelen te voldoen en dat ook voor het gehele CID spelen goed inpasbaar is. Hierbij is zelfs nog geen rekening gehouden met mogelijkheden, die er in de buurgemeenten zijn. Op pagina 21 van het onderzoek is toegelicht dat voor de woningbouwplannen in het deelgebied Laan van NOI binnen het CID op basis van de verwachte bevolkingssamenstelling indicatief een te behoefte hebben van maximaal 1.464 m². Op pagina 36 van het voorzieningenonderzoek CID is voorts toegelicht dat bij de inpassing rekening is gehouden met gewenste afstanden tot de woning passend bij de leeftijdscategorie. Vervolgens geeft pagina 37, figuur 9 een kaart waarin mogelijke locaties voor spelen zijn ingetekend.

Hierbij staat nadrukkelijk mogelijk, omdat speelvoorzieningen op een aantal locaties relatief snel zijn te realiseren – passend binnen de bestemmingen voor de openbare ruimte - en dat voor daadwerkelijke inpassing het wenselijk is toekomstige bewoners zelf te betrekken bij de invulling van de speelvoorziening of eventuele andere ruimtelijke invulling indien de daadwerkelijke bevolkingssamenstelling daar aanleiding toe geeft.

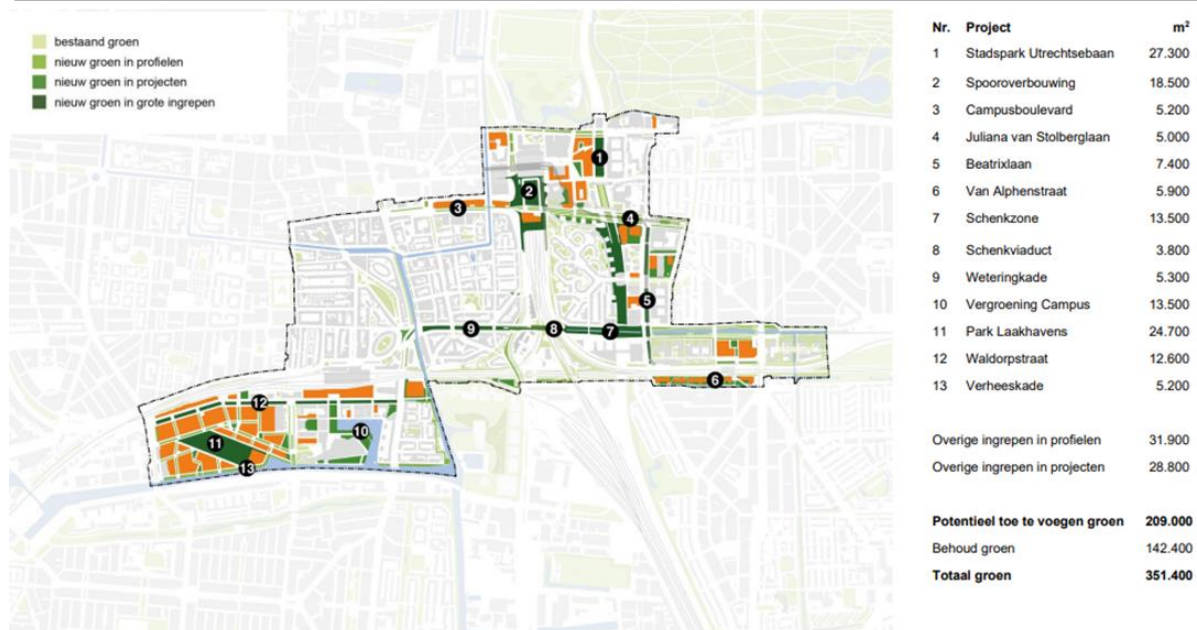
Groenvoorziening buiten het plangebied

Voor groen is in de Structuurvisie CID een groennorm van 8 m² op gebiedsniveau opgenomen. In het bestemmingsplan voor de SoZa-locatie is een berekening toegevoegd waaruit blijkt dat er voldoende groen is. Deze berekening is echter niet voorzien van kaartmateriaal. Om die reden heeft de Commissie m.e.r. aangeven niet goed te kunnen beoordelen of daadwerkelijk wordt voldaan aan de norm. Ook was voor de Commissie m.e.r. niet duidelijk of (indien er wel voldoende groen is) er ook nog genoeg groen resteert voor de andere plannen in het CID die later ontwikkeld worden. Die duidelijkheid van zowel groen voor andere ontwikkelingen op termijn als voor Soza-locaties wordt gegeven met het voorzieningenonderzoek CID. Dit onderzoek is 28 september 2023 aan de raad aangeboden en had de Commissie m.e.r. formeel nog niet tot zich kunnen nemen omdat het onderzoek geen onderdeel is van het MER of de aanvulling daarop. In het advies wordt ook aangegeven dat er inmiddels aanvullende informatie is.

De navolgende tabel geeft de verduidelijk met daarbij ook een toelichtende kaart uit het Voorzieningenonderzoek CID (23 augustus 2023, RIS316628, pagina 33). Te zien is dat bij realisatie van alle plannen, die verleend zijn of in procedure in 2022 of 2023 er voor SoZa-locatie er ruim voldoende groen is op het CID-niveau. Met de realisatie van extra groen waarvoor al financiering is, is sprake van een normatief overschot van 43,7%. Zonder rekening te houden met deze plannen is er een normatief overschot van 31%. Het voor de Commissie m.e.r. ontbrekende kaartmateriaal laat met relatief veel groen in de directe omgeving zien dat er een nog veel hoger metrage groen per woning is in de directe omgeving van SoZa-locatie. Voor de groenbalans voor het hele CID geldt conform het voorzieningenonderzoek dat bij realisatie van alle woonplannen en alle groenambities er een normatief overschot is van 44% aan groenplannen. Hierbij is het Haagse Bos en het grootste deel van Groene Schenk niet meegerekend, omdat deze buiten de grenzen van het CID vallen. Ook is alleen gerekend met oppervlakte groen, niet met binnen- en daktuinen en alleen maaiveldgroen (geen boomkronen).

	Aantal Woningen	Oppervlakte groen, excl. binnentuinen en daktuinen (m ²)	oppervlakte groen/woning (m ²)	Normatief groen overschot (%)
Nulsituatie Structuurvisie	13.362	200.400	15,0	87,5%
Autonome ontwikkelingen, vergunde/gerealiseerde projecten geen onderdeel van Structuurvisie CID				
- Grotius	655	2.400		
- Adagio	268	0		
- KJ-plein	400	1.200		
- Leemansplein 2 en 3 (Vijverhof)	155			
- Waldorp Four (verleend in 2019)	808	-1.900		
Totaal referentie situatie	15.648	202.100	12,9	61,2%

Bouwprojecten (verleend of in procedure in 2022/2023)				
Rijswijkseweg 60 (The Grace)	1411	2270		
Waldorp Four (2022)	369	1200		
Escher Gardens	1250	0		
Juliana van Stolberglaan (KC locatie)	0	2300		
Anna van Hannoverstraat (SoZa)	1250	1100		
Subtotaal	19.928	208.970	10,5	31,5%
Grote Or-projecten (financiering/bekostiging geregeld)				
Stadscampus Laakhavens		12.000		
Waldorpstraat Oost		5.800		
Totaal	19.878	226.770	11,4	43,7%



Totaalkaart groen in het CID, met potentieel nieuw groen en behoud van groen

Overige punten uit het toetsingsadvies

De Commissie m.e.r. beveelt aan om binnen afzienbare tijd herinrichtingsplannen te maken voor de directe omgeving van de SoZa-locatie. De herontwikkeling doet een beroep op voorzieningen in het omliggende gebied, zoals bodemcapaciteit voor de WKO, capaciteit op het elektriciteitsnet, gebruiksgroen en sport- en spelvoorzieningen. Ook andere bouwplannen binnen het CID hebben die voorzieningen nodig. Het risico is volgens de Commissie dat er voor alle beoogde ontwikkelingen binnen het CID uiteindelijk onvoldoende voorzieningen beschikbaar zijn. Buiten de SoZa-locatie is verder veel steen aanwezig in de vorm van asfalt en gebouwen. Daardoor kan hittestress een risico worden voor de leefbaarheid binnen het totale CID. Het blijft daarom een zorg van de Commissie dat het uiteindelijke CID niet aan haar eigen ambities voldoet. Via herinrichtingsplannen kan de gemeente de ambities voor het CID concreter vormgeven en voorzieningen reserveren voor toekomstige bouwplannen. Dit advies nemen we als gemeente ter harte bij de verdere uitwerking van de plannen voor het CID. De druk op voorzieningen en beschikbaarheid van groen zijn daarnaast nadrukkelijk onderdeel van de monitoring in het kader van de ontwikkeling van het CID. Hiervoor worden jaarrapportages CID opgesteld en om de 4 jaar een programmaplan CID. Op basis van de resultaten van deze monitoring kan waar nodig worden bijgestuurd met aanvullende maatregelen of aanscherping van eisen.

Tot slot

Op basis van het voorgaande concluderen wij dat het bestemmingsplan Anna van Hannoverstraat 4 (SoZa) voldoet aan de wettelijke kaders, het gemeentelijk beleid en de ambities voor het CID. Naar aanleiding van het advies van de Commissie oor de m.e.r. en de zienswijzen zijn de onderzoeken op onderdelen aangevuld en geactualiseerd. Dat geldt niet alleen voor de aspecten die in deze notitie zijn beschreven, maar ook bijvoorbeeld voor de onderbouwing van de verkeersgeneratie en het onderzoek stikstofdepositie. De geactualiseerde onderzoeken en aanvullende analyses vormen een bijlage bij het vast te stellen bestemmingsplan. In het kader van de omgevingsvergunningaanvraag zal op onderdelen nog meer specifiek onderzoek plaatsvinden. Het advies van de Commissie m.e.r. geeft aanleiding om projectoverstijgend bij de verdere uitwerkingen van de plannen voor de verschillende deelgebieden binnen het CID nadrukkelijk aandacht te blijven besteden aan mogelijk cumulatieve effecten en toetsing aan de ambities en doelstellingen voor het CID. Monitoring van de voortgang en de optredende effecten speelt daarbij een belangrijke rol.

H. Aanvullende beschouwingen geluid

Onder doornummering van de overige bijlagen is bijlage 7 Aanvullende beschouwingen ten aanzien van geluid d.d. 3 oktober 2023 toegevoegd.

I. Luchtkwaliteit

Bijlage 5 memo luchtkwaliteit 170122, is vervangen door memo luchtkwaliteit 091023

J. Luchtkwaliteit

In paragraaf 5.4 Luchtkwaliteit is de tekst

Bij het invullen van de NIBM tool is va 2 scenario's uitgegaan.

Scenario 1: 1320 woningen, 4000m² retail, 24.000 m² kantoor en 2.000m² supermarkt.

Scenario 2: 1200 woningen, 1500m² retail, 28.000m² kantoor en 500m² supermarkt.

In de huidige situatie (69.000m² kantoor) is de verkeersgeneratie 1.222 mvt/ etmaal (weekdaggemiddelde). In scenario 1 is de verkeersgeneratie 2.995 mvt/ etmaal (weekdaggemiddelde). In scenario 2 is de verkeersgeneratie 2.465 mvt/ etmaal (weekdaggemiddelde). In scenario 1 is er sprake van een toename van het aantal verkeersbewegingen van 1.773 mvt/ etmaal en in scenario 2 is er sprake van een toename van 1.243 mvt/etmaal. Voor beide scenario's wordt 2024 als jaar van planrealisatie genomen en is het aandeel vrachtverkeer 1%.

Scenario 1

Jaar van planrealisatie		2024
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		1773
Aandeel vrachtverkeer		1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	1,02
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,28
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Scenario 2

Jaar van planrealisatie		2024
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		1243
Aandeel vrachtverkeer		1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,72
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,19
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Voor beide scenario's geldt dat de maximale bijdrage van het voorgenomen plan aan de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ minder is dan 1,2 µg/m³. Het is aannemelijk dat de voorgenomen ontwikkeling niet in betekende mate bijdraagt. Aanvullend onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit is niet noodzakelijk.

vervangen door:

In de huidige situatie (56.000 m² kantoor) is de verkeersgeneratie 1.176 motorvoertuigen/etmaal o.b.v. weekdaggemiddelde;

In het toekomstige scenario (1.200 woningen en 30.000 m² stedelijke functies) is de verkeersgeneratie 2.370 motorvoertuigen/etmaal o.b.v. weekdaggemiddelde.

In het toekomstige scenario is er sprake van een toename van het aantal verkeersbewegingen van (2.370 – 1.176=) 1.194 motorvoertuigen/etmaal. Voor de berekening met de NIBM-tool wordt het rekenjaar 2024 als jaar van planrealisatie genomen en is een aandeel vrachtverkeer van 1% aangehouden.

Met behulp van de NIBM-tool is een worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van het plan op de luchtkwaliteit gedaan.

In onderstaande figuur is de berekening met de NIBM-tool opgenomen voor het extra verkeer als gevolg van de SoZa ontwikkeling.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022		
Jaar van planrealisatie		2024
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		1194
Aandeel vrachtverkeer		1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,72
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,19
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig		

Uit de berekening blijkt dat de bijdrage van het extra verkeer onder de norm blijft en daarmee 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen.

K. Aanvullend vleermuisonderzoek

Onder doornummering van de overige bijlagen, is het 'Rapportage nader onderzoek vleermuis Anna van Hannoverstraat 4 te Den Haag 170823' toegevoegd.

L. Aanvullend vleermuisonderzoek

Paragraaf 5.7.3.1 Vleermuizen, die als volgt luidt:

5.7.3.1 Vleermuizen

Uit aanvullend onderzoek van Ecologisch adviesbureau Econsultancy blijkt dat er 40 verblijfplaatsen voor vleermuizen zijn gevonden. Meer specifiek gaat het om het volgende: 13 paarverblijven voor gewone dwergvleermuis

*2 paarverblijven ruige dwergvleermuis
25 zomerverblijven gewone dwergvleermuis*

Als gevolg van de voorgenomen sloop van de bebouwing gaan de bestaande verblijfplaatsen en paarverblijven verloren. Foerageergebieden en verbindingroutes zullen blijven bestaan. Er zullen vervangende, tijdelijke voorzieningen worden geplaatst, waarbij er sprake zal zijn van een 'gewenningsperiode' waarin zowel bestaande als tijdelijke voorzieningen aanwezig zijn en waarin de dieren van bestaand naar tijdelijk verblijf kunnen verhuizen.

Per aangetroffen verblijfplaats worden ter compensatie 4 kasten aangebracht. Dat betekent dat er voor de ontwikkeling 160 kasten dienen te worden opgehangen.

In de nieuwbouw zullen permanente vervangende voorzieningen worden opgenomen. Na realisatie hiervan kunnen de tijdelijke kasten verwijderd worden. Als gevolg van deze maatregelen kan het ecologisch functioneren van de verblijfplaatsen worden geborgd.

wordt gewijzigd in:

5.7.3.1 Vleermuizen

Uit aanvullend onderzoek van Ecologisch adviesbureau Econsultancy, zie Bijlage 10 bij de toelichting, blijkt dat er tijdens de avondronde in de paarperiode (20 augustus en 10 september) een massawinterverblijfplaats, dertien paarverblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis en twee paarverblijfplaatsen van de ruige dwervleermuis zijn aangetoond op de onderzoekslocatie.

Tijdens de avondronden in de zomer- en kraamperiode (18 mei en 31 mei 2022) zijn negen zomerverblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis aangetoond op de onderzoekslocatie. Tijdens de ochtendronden in de zomer- en kraamperiode (21 juni en 22 juni 2022) zijn naast de negen verblijven van de vorige rondes nog 16 zomerverblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis aangetoond op de onderzoekslocatie. Dit maakt 25 zomerverblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis in totaal. Hiervan zijn 23 verblijfplaatsen van één individu en twee verblijfplaatsen van twee individuen aangetoond.

Tijdens de rondes zijn een massawinterverblijfplaats, 25 zomerverblijfplaatsen en 13 paarverblijfplaatsen met baltsterritorium van de gewone dwergvleermuis aangetoond, en twee paarverblijfplaatsen met baltsterritorium van de ruige dwergvleermuis aangetoond. Er zijn op basis van de inventarisatie geen kraamverblijfplaatsen aangetoond.

Bij het verdwijnen van 15 paarverblijfplaatsen moet rekening gehouden worden met een effect op een populatie van 15 tot 150 dieren. Het SoZa gebouw op de onderzoekslocatie vervult vanwege het grote aantal verblijfplaatsen een belangrijk onderdeel binnen het netwerk van de populatie.

Er zijn gedurende de veldbezoeken vier foerageergebieden van gewone dwergvleermuis waargenomen. De ontwikkelplannen vormen echter geen aantasting van belangrijk foerageerhabitat, omdat er maar weinig vleermuizen foerageerden en er in de directe omgeving meer geschikt foerageerhabitat voor vleermuizen aanwezig is. Door de voorgenomen plannen worden geen essentiële vliegroutes verstoord.

Alle vleermuissoorten vallen onder het beschermingsregime van de Wet natuurbescherming.

Door het treffen van maatregelen kan de functionaliteit van de Wet natuurbescherming echter niet voorkomen worden en is een ontheffing noodzakelijk.

Ecoresult heeft namens Vorm B.V. een ontheffingsverzoek ingediend bij de Omgevingsdienst Haaglanden.

M. Stikstofdepositie

Bijlage 10 Stikstofdepositie 091222 is vervangen door het rapport Stikstofdepositie 101023.

N. Stikstofdepositie

Paragraaf 5.7.3.2 Stikstofdepositie die als volgt luidt:

In opdracht van VORM Ontwikkeling B.V. is door Anteagroup een stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd. In deze paragraaf wordt een samenvatting van het onderzoek gegeven. Het volledige onderzoek is als bijlage bij deze toelichting opgenomen.

In het onderzoek is uitgegaan van het volgende programma:

Bestaande situatie

Het bestaande SoZa-pand is in de huidige situatie in gebruik als woningen voor statushouders, bedrijfspand voor verschillende (start-up) bedrijven en een horecaschool. Dit gebruik zal worden beëindigd ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling.

Programma plansituatie

In het onderzoek is rekening gehouden met maximaal 1.200 woningen en maximaal 30.000 m² overige functies. In onderstaand overzicht zijn de functies en aantallen woningen/oppervlak die bij dit voornemen horen weergegeven:

Type	Aantal/oppervlak
Koop – middelduur	240 stuks
Koop – duur	105 stuks
Koop – penthouse	10 stuks
Huur – vrije sector	245 stuks
Huur – middensegment	240 stuks
Huur – sociale segment	360 stuks
Retail	1.500 m ²
Kantoor	28.000 m ²
Supermarkt	500 m ²

Naast bovenstaande functies wordt ook een tankstation herbestemd. Omdat dit tankstation in de huidige situatie al aanwezig is en er geen extra mogelijkheden in het bestemmingsplan voor worden gecreëerd, is deze functie in zowel de referentiesituatie als de beoogde situatie achterwege gelaten.

Er vinden zowel tijdens de realisatiefase als de gebruiksfase emissie plaats. Voor de Wet natuurbescherming is binnen het project gezocht naar de maatgevende situatie (qua stikstofdepositie). Hiertoe is onderstaande voorgenomen planning opgesteld:

- sloop 2023 en 2024
- bouwrijp maken 2024
- bouwen 2024 tot en met 2028
- woonrijp maken 2029
- bewoning vanaf 2029

Directe emissies referentiesituatie

Aangezien er sprake is van stadsverwarming is er geen sprake van directe emissies.

Indirecte emissies referentiesituatie

Naast directe emissies is er ook sprake van indirecte emissies ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking van de aanwezige functies in de referentiesituatie. In de huidige situaties is er sprake van 2.033 mvt/ etmaal. Voor de verdeling van het verkeer over de verschillende voertuigtypen (licht, middel en zwaar) wordt op basis van de functie (kantoor) de verdeling 96% licht verkeer (1.952), 3% middelzwaar verkeer (61) en 1% zwaar verkeer (20) aangehouden.

Directe emissies plansituatie

Voor de functies in de plansituatie geldt dat deze allemaal gasloos worden uitgevoerd. Er vinden door het planvoornemen geen directe emissies plaats.

Indirecte emissies plansituatie

Uit de verkeersstudie die is bijgevoegd bij het bestemmingsplan blijkt dat voor het voornemen sprake is van 2.465 mvt/ etmaal.

Voor de verdeling over de voertuigtypen is zowel voor de referentiesituatie als de scenario's uitgegaan van 98,8% licht verkeer, 1% middelzwaar verkeer en 0,2% zwaar verkeer. De verkeersgeneratie is in onderstaande tabel weergegeven.

Situatie	Totaal aantal [mvt /etmaal]	Licht verkeer [mvt /etmaal]	Middelzwaar verkeer [mvt /etmaal]	Zwaar verkeer [mvt /etmaal]
Voornemen	2.465	2.435	25	5

Resultaten en conclusies

Voor de gebruiksfase (2029) berekent AERIUS Calculator (versie 2021) geen toename van stikstofdepositie. De grootste toename bedraagt 0,00 mol N/ha/jaar.

Voor de realisatiefase berekent AERIUS Calculator (versie 2021) een geen toename van stikstofdepositie. De grootste toename bedraagt 0,00 mol N/ha/jaar.

Significant negatieve effecten met betrekking tot het aspect stikstof kunnen op voorhand worden uitgesloten. Het aspect stikstofdepositie is daarmee geen belemmering voor de bestemmingsplanprocedure.

wordt gewijzigd in:

In opdracht van VORM Ontwikkeling B.V. is door Anteagroup een stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd. In deze paragraaf wordt een samenvatting van het

onderzoek gegeven. Het volledige onderzoek is als Bijlage 17 bij deze toelichting opgenomen.

In het onderzoek is uitgegaan van het volgende programma en verkeersgeneratie:

Programma	Aantal	Kencijfer uit CROW	Verkeersgeneratie (mvt-bewegingen)
woningen	1.200 woningen	1,8 per woning	2.160
kantoor (zonder baliefunctie)	24.000 m2 bvo	2,1 per 100 m ² bvo	500
commerciële en maatschappelijke voorzieningen	6.000 m2 bvo	5,0 per 100 m ² bvo	300
totaal (excl. Mobiliteitskorting)			2.960
totaal (incl. Mobiliteitskorting 20 %)			2.370

Referentiesituatie

Feitelijk huidige situatie

Het bestaande SoZa-pand is tot voor kort in gebruik geweest door het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (kantoorgebouw 56.000 m2). Dit gebruik is in feite beëindigd ten behoeve van de bouw van woningen (voorgenomen ontwikkeling). De emissies die samenhangen met het vervallen van dit gebruik mogen dan ook worden afgezet tegen de emissies ten tijde van dit gebruik.

Directe emissies

Aangezien er sprake is van stadsverwarming is er geen sprake van directe emissies.

Indirecte emissies

De indirecte emissies bestaan uit de verkeersaantrekkende werking van de aanwezige functies in de referentiesituatie.

Uit de verkeersstudie (zij bijlage 8 bij de toelichting van het bestemmingsplan) blijkt dat in de huidige situatie sprake is van $(2,1 \times 56.000/100) = 1.176$ mvt/etmaal.

Beoogde situatie

Directe emissies

Voor de functies in de plansituatie geldt dat deze allemaal gasloos worden uitgevoerd. Er vinden dan ook geen directe emissies plaats ten gevolge van het planvoornemen.

Indirecte emissies

Uit de verkeersstudie die is bijgevoegd bij het bestemmingsplan, zie bijlage 8 bij de toelichting, blijkt dat voor het voornemen sprake is van 2.370 mvt/etmaal.

Verkeersgeneratie realisatiefase

Tijdens de realisatiefase rijdt vrachtverkeer en personenvervoer af en aan naar de bouwlocatie. Daarnaast zijn er verschillende mobiele werktuigen in gebruik. De voorgenomen planning spreekt van een bouwperiode van 2023 tot en met 2029.

Soort	Type	Sloop	Bouwrijp maken	Bouw	Woonrijp maken
Wegverkeer	licht [bew/fase]	4.500	8.438	60.750	5.906
	zwaar [bew/fase]	3.750	6.750	15.188	4.725

Resultaten en conclusies

Op basis van de uitgangspunten zijn berekeningen van de verschillende situaties en bouwfasen gemaakt.

Er wordt het volgende geconcludeerd.

Voor de gebruiksfase berekend AERIUS Calculator (versie 2023) geen toename van stikstofdepositie. De grootste toename bedraagt 0,00 mol/ha/jaar.

Voor de realisatiefase berekent AERIUS Calculator (versie 2023) eveneens geen toename van stikstofdepositie. De grootste toename bedraagt 0,00 mol/ha/jaar.

Conclusie

Op basis van de rekenresultaten kunnen significante negatieve effecten met betrekking tot het aspect stikstofdepositie op voorhand worden uitgesloten.

O. Natuurinclusief bouwen

In paragraaf 4.4.9 Natuurinclusief bouwen is de zin 'In paragraaf 5.7 Natuurbescherming wordt nader uiteengezet op welke wijze dit in de planontwikkeling geborgd is.' Verwijderd.

P. Beoordeling geluidreflecties

Onder doornummering van de overige bijlagen is de notitie 'Beoordeling geluidreflecties' als bijlage 19 opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan.

Q. Verkeersonderzoek

Onder doornummering van de overige bijlagen, wordt bijlage 8 'Onderbouwing verkeersgeneratie ontwikkeling Anna van Hannoverstraat 4' toegevoegd.

R. Kruispuntanalyse

Onder doornummering van de overige bijlagen, wordt bijlage 9 'Kruispuntanalyse Schenkkade – Laan van NOI t.b.v. ontwikkeling SoZa' toegevoegd.

S. Aanpassing paragraaf 5.2.2 Verkeer

Paragraaf 5.2.2. Verkeer wordt geheel vervangen en komt te luiden:

Inleiding

De ontwikkelingen in het CID zorgen voor aanzienlijke wijzigingen in verkeersbewegingen in het gebied en omgeving. In het kader van de structuurvisie is dat onderzocht en zijn ook diverse maatregelen aangegeven. Onderdeel van die maatregelen is een sturend mobiliteitsbeleid, waarbij o.a. door bevordering langzaam verkeer en OV en toepassing van relatief lage (maximale) parkeernormen het autogebruik beperkt wordt. Voor het voorliggende project geldt dit beleid vanzelfsprekend ook en kan bovendien worden gesteld dat door de ligging direct naast het station Laan van NOI uitstekende condities aanwezig zijn om dit beleid ook maximaal in te zetten.

Belangrijk daarbij is dat door de combinatie van wonen, voorzieningen en werk, meer dan in de oorspronkelijk situatie met uitsluitend een kantoorprogramma, sprake is van een verdeling van in en uitgaand verkeer over de (spits)momenten gedurende de dag. Dit is vooral van belang voor de verkeersafwikkeling (zie hierna).

Verkeersafwikkeling kruispunt Schenkkade/ Laan van NOI

In de huidige situatie bevindt de locatie van de parkeerfaciliteit zich aan de stationszijde. Hierdoor maakt niet al het verkeer van en naar SoZa gebruik van het kruispunt Schenkkade/ Laan van NOI. En een groot deel van het verkeer gaat van en naar de A12.

De herontwikkeling van SoZa vindt plaats in twee fasen. De parkeergarage van fase 1 is aangesloten op de Schenkkade en die van fase 2 op de Wilhelmina van Pruisenweg. Berekend is dat de verkeersgeneratie van fase 1 in totaal 1.000 motorvoertuigen per etmaal bedraagt en die van fase 2 1.370 motorvoertuigen per etmaal.

Een deel van de voertuigbewegingen is gelinkt aan woonfuncties en een deel aan de overige functies. Aangenomen is dat woonverkeer in de ochtendspits vertrekt en in de avondspits aankomt. Voor verkeer dat is gelinkt aan de overige functies is dit andersom.

In onderstaande tabellen is dit weergegeven en aangegeven hoe dit verkeer is verdeeld over herkomsten en bestemmingen.

Fase	Functie	Verkeersgeneratie (etmaal)	Verkeersgeneratie (spitsuur)	Ochtendspits	Avondspits
fase 1 (Schenkkade)	woonfuncties	490	49	vertrekkend	aankomend
	overige functies	510	51	aankomend	vertrekkend
fase 2 (Wilhelmina v. Pruisenweg)	woonfuncties	1.240	124	vertrekkend	aankomend
	overige functies	130	13	aankomend	vertrekkend

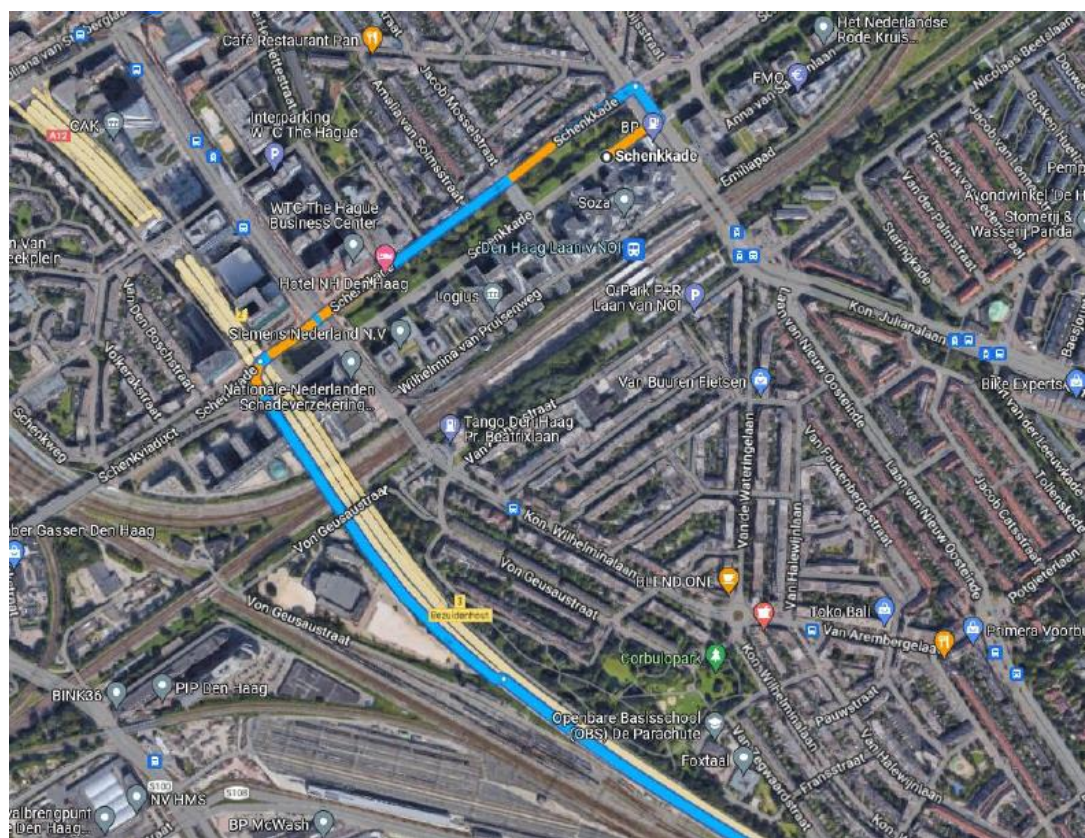
Periode	Type verkeer	Zuid (Kon. Julianalaan)	Oost (Schenkkade - IJclubweg)	Noord (Laan v. NOI - Bezuidenhout)	West (Schenkkade - A12)
ochtendspits	vertrekkend	14 %	7 %	13 %	66 %
	aankomend	10 %	13 %	17 %	n.v.t. (niet op VRI)
avondspits	vertrekkend	23 %	7 %	13 %	58 %
	aankomend	8 %	6 %	22 %	n.v.t. (niet op VRI)

Voor de snelste route van de parkeergarages naar de A12 moet twee keer linksaf worden geslagen, zie ook onderstaande afbeeldingen.

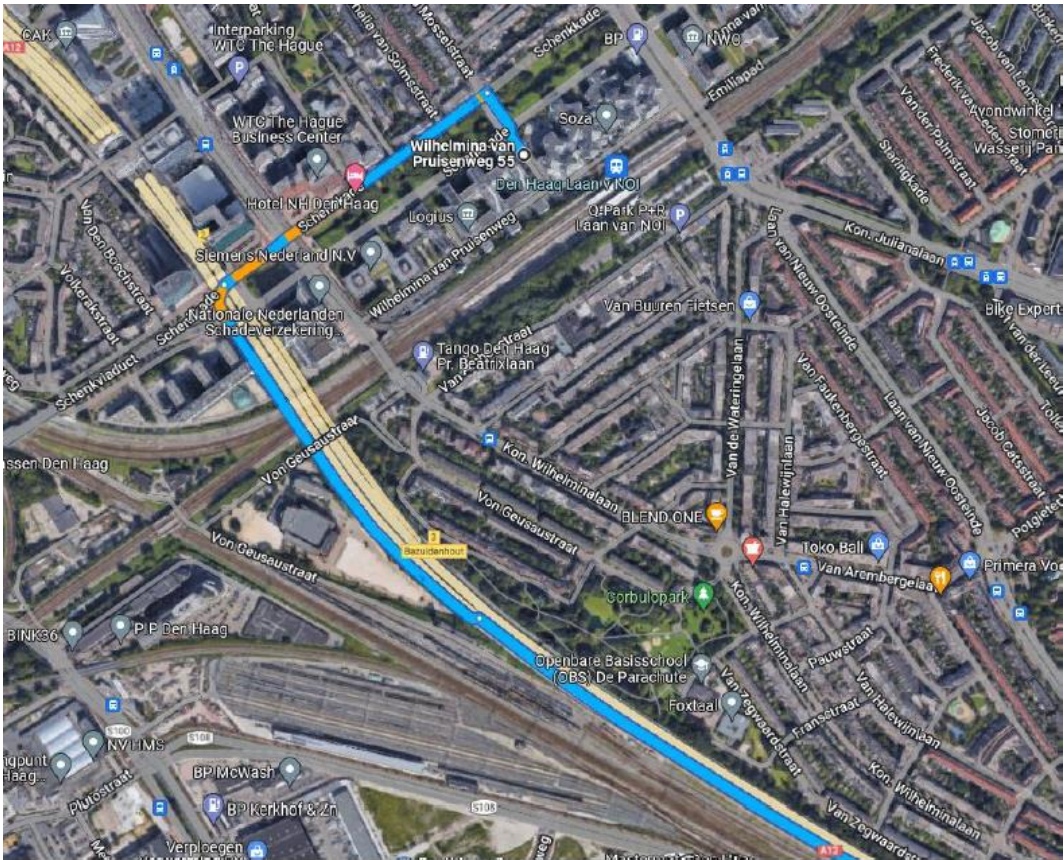
Gemeente Den Haag

Ons kenmerk

DSO/10629902



Snelste route parkeergarage Schenkkade naar A12 (plansituatie fase 1)



Snelste route parkeergarage Wilhelmina van Pruisenweg naar A12 (plansituatie fase 2)

Resultaten onderzoek

De belangrijkste indicator voor de kruispuntenbelasting is de cyclustijd. Voor de kruispunten waar fietsers en voetgangers in de regeling zitten, wordt over het algemeen een maximale cyclustijd van 90 seconden gehanteerd. Wanneer een cyclustijd tussen de 90 en 100 seconden wordt berekend, valt dit soms nog wel binnen de VRI regeling op te lossen, maar boven de 100 seconden niet meer. Dan zijn maatregelen nodig, zoals het verdubbelen of verlengen van opstelvlakken, of beperken van het verkeer.

In onderstaande tabel zijn de cyclustijden voor de huidige situatie, de referentiesituatie en de plansituatie op het kruispunt Schenkkade/ Laan van NOI weergegeven.

Situatie	Min. Cyclustijd OS (s)	Min. Cyclustijd AS (s)
2018 (aangeleverd door Gem. Den Haag)	84,7	85,1
referentiesituatie 2030 HOOG	88,2	106,5
plansituatie 2030 HOOG	90,9	120,7

In de referentiesituatie zit het kruispunt in de avondspits al aan de grens van zijn capaciteit. Als gevolg van de ontwikkeling neemt de belasting als gevolg van de ontwikkeling toe. De toename is het grootst in de avondspits (van 107 seconden naar 121 seconden). De reden hiervoor is dat het verkeer vanuit de parkeergarage aan de Schenkkade het meest belastend is voor het kruispunt. Het verkeer moet door de eenrichtingsweg rechtsaf naar het kruispunt Schenkkade.

In de parkeergarage aan de Schenkkade zijn de parkeerplaatsen grotendeels bestemd voor kantoren en commerciële functies. De verkeersgeneratie in de avondspits betreft voornamelijk vertrekkend verkeer. 58% van dit verkeer gaat naar de A12 en moet twee keer linksaf op dit kruispunt. De belasting neemt significant toe.

In de ochtendspits is de toename minder groot, maar wordt de kritieke waarde van 90 seconden wel overschreden (van 88 naar 92 seconden). Een dergelijke belasting valt meestal wel op te lossen in de regeling.

De toename van de kruispuntenbelasting in de ochtendspits is minder groot, omdat vertrekkend verkeer hier met name woonverkeer is dat grotendeels in de parkeergarage aan de Wilhelmina van Pruisenweg zit. 66% van dit verkeer gaat naar de A12 en komt niet langs dit kruispunt.

Om te beoordelen of de locatie van de uitrit van de parkeergarage (circa 60 meter voor de stopstreep op de Schenkkade) (is dit nog wel zo, in het BP is toch flexibiliteit opgenomen? Dit is worst case!?) een risico vormt, zijn wachtrijlengtes bepaald.

Bij een maximale wachtrijlengte van meer dan 60 meter betekent dit dat de wachtrijlengte voorbij de uitgang van de parkeergarage staat en voertuigen moeite hebben om de parkeergarage te bereiken of om deze te verlaten. Ook kan dit een risico opleveren op onveilige situaties op het fietspad, waar voertuigen zich mogelijk opstellen als zij niet direct de weg op kunnen draaien.

In onderstaande tabel zijn de maximale wachtrijlengtes in de spitsperioden op de Schenkkade gepresenteerd. Te zien is dat deze in de huidige situatie al langer is dan 60 meter, zowel in de ochtend- als avondspits. In de referentie- en plansituatie kan de wachtrijlengte niet goed worden bepaald, omdat de cyclustijd dan hoger is dan 90 seconden. Er kan dus geen realistische regeling worden ontworpen. Theoretisch gezien zal de wachtrij in deze situatie langer worden dan 90 meter, wat betekent dat deze minimaal tot halverwege het blok staat en mogelijk terugslaat tot voorbij het kruispunt met de Wilhelmina van Pruisenweg. In de plansituatie staat een deel van het wachtende verkeer in de rij om de parkeergarage uit te komen, waardoor de wachtrijlengte op straat niet aanzienlijk toeneemt.

Situatie	Max. wachtrijlengte OS (m)	Max. wachtrijlengte AS (m)
2018 (aangeleverd door Gem. Den Haag)	84	78
referentiesituatie 2030 HOOG	60	> 90 m
plansituatie 2030 HOOG	60	> 90 m

Resultaten maximale wachtrijlengte Schenkkade (Witteveen + Bos)

Conclusie

De locatie van de in- en uitgang van de parkeergarage op de Schenkkade aan de eenrichtingsweg zorgt ervoor dat al het vertrekkende verkeer langs het kruispunt Schenkkade dient te rijden. Met name in de avondspits is dat een probleem. Daarnaast is de positionering van de parkeergarage op circa 60 meter van het kruispunt niet gunstig in relatie tot de wachtrijen. De wachtrijen staan in de spitsperioden ruim voorbij de in- en uitgang van de parkeergarage, waardoor de parkeergarage slecht bereikbaar is, verkeer de garage slecht kan verlaten en er een verkeersveiligheidsrisico ontstaat in relatie tot het kruisende fietspad.

Verkeersafwikkeling kruispunt Schenkkade Wilhelmina van Pruisenweg

Voor de kruising van de Schenkkade met de Wilhelmina van Pruisenweg is geen extra onderzoek uitgevoerd, ook al sluit de parkeergarage van fase 2 aan op de Wilhelmina van Pruisenweg. In fase 2 zitten geen kantoren, maar vooral woningen. In de maatgevende avondspits vertrekt hier daarom slechts weinig verkeer. Het weinige verkeer uit de parkeergarage van fase 2, kan via het kruispunt van de Wilhelmina van Pruisenweg met de Schenkkade in twee richtingen vertrekken waardoor de omliggende kruisingen niet extra belast worden. Het deel van dit verkeer dat 's avonds richting het kruispunt van de Schenkkade met de Laan van Noi vertrekt zit bij dit onderzoek inbegrepen.

De bewoners van fase 2 die in de avondspits thuiskomen komen veel meer in de tijd verspreid aan dan het vertrekkende kantoorverkeer. Daarnaast komen deze bewoners van twee richtingen naar huis. Te weten in meerderheid vanaf de A12 over de Schenkkade, waarna ze vanaf de Schenkkade rechtsaf de Wilhelmina van Pruisenlaan inrijden om daar de parkeergarage in te gaan. Hiermee wordt het kruispunt Wilhelmina van Pruisenweg - Schenkkade nauwelijks belast.

Verkeersafwikkeling door herontwikkeling SoZa

De verkeerseffecten van het plan zijn middels onderzoeken in beeld gebracht. Een ervan is een analyse op kruispuntniveau, specifiek op het kruispunt waar door de situering van de parkeeroplossing van een deel van het plan de grootste effecten zijn te verwachten, te weten het kruispunt de Laan van NOI met Schenkkade.

De conclusie die aan het onderzoek van het kruispunt van de Schenkkade met de Laan van NOI is verbonden is, is dat de piekbelasting in de spits van het kruispunt enigszins verslechtert en dat er aanbevelingen worden gedaan voor het vervolg. De analyses staan echter niet op zichzelf omdat een verslechtering al in het kader van de Structuurvisie CID is geconstateerd. Bovendien is dit een gevolg van de eerdere interventie in het PUK met het toestaan van bovengronds parkeren met een extra uitrit op de Schenkkade als gevolg. Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van het zgn. WLO 2030 Hoog scenario, dit is een beleidsarm scenario en hierin zijn zaken als de mobiliteitstransitie nog niet verwerkt er is dus sprake van een worst case benadering.

Om tot nadere maatregelen te komen voor de geconstateerde knelpunten, is het nodig dat dit op gebiedsniveau nader uitgewerkt wordt en meegenomen wordt in de ontwikkelvisie van het deelgebied NOI. Ook voor dit thema is het van belang om de impact van deze ontwikkelingen te monitoren zodat nadere maatregelen geformuleerd kunnen worden.

T. Wijziging titel paragraaf 5.11.7

De titel van paragraaf 5.11.7 Gezuiverd Afvalwater, is gewijzigd in 5.11.7 'Afvoer van afvalwater'.

U. Tekstuele aanpassing paragraaf 3.2

In paragraaf 3.2 Programma wordt de zin:

- 500m² BVO detailhandel (maximale vestigingsgrootte 200 m², max. 5 vestigingen), waarbij onder voorwaarden uitbreiding tot 900m² BVO mogelijk is.

Vervangen door:

- 500 m2 BVO detailhandel in primaire dagelijkse goederen (max. 5 vestigingen), waarbij onder voorwaarden uitbreiding tot 900 m2 BVO mogelijk is.

V. Tekstuele aanpassing paragraaf 5.8.3.5

In paragraaf 5.8.3.5 Beoordeling en conclusie (Akoestisch onderzoek industrielawaai) wordt de zin 'Vooralsnog is het niet bekend of de gemeente Den Haag meewerkt aan het verlenen van een maatwerkvoorschrift.' geschrapt.

W. Tekstuele aanpassing paragraaf 5.8.3.5

Aan paragraaf 5.8.3.5 wordt de volgende tekst toegevoegd:

In de regels van het bestemmingsplan is bepaald dat woningen en/ of andere geluidgevoelige functies op de eerste en tweede bouwlaag aan de zijde van het BP-tankstation, niet eerder in gebruik worden genomen, dan wanneer de maximale geluidniveaus vanwege het stallen van boedelbakken en als gevolg van tankende bezoekers zijn toegestaan.

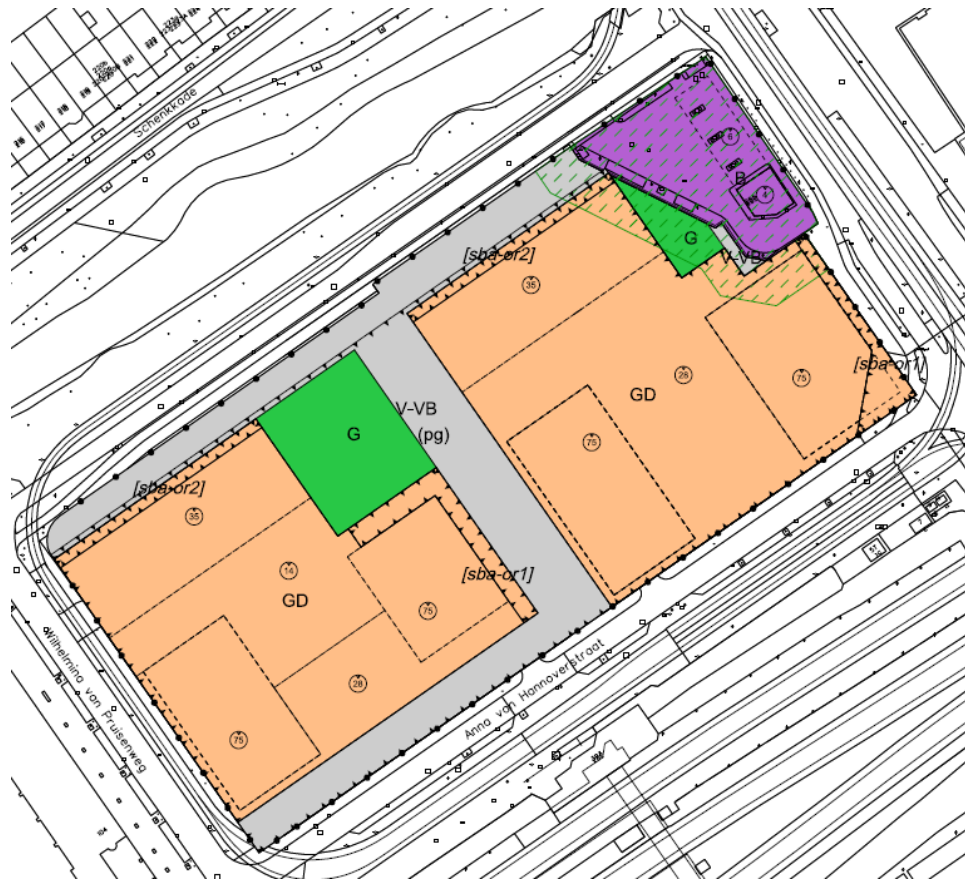
Naar aanleiding van de zienswijzen

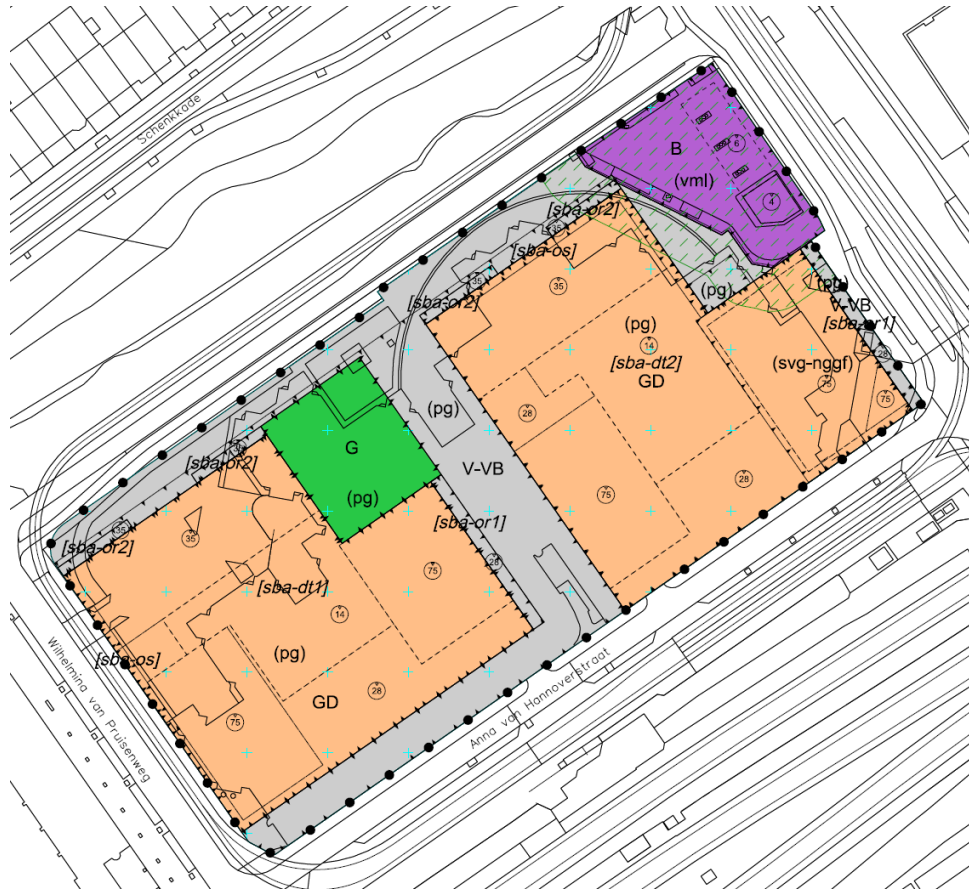
Verbeelding

A. Groene inrichting van daken

Om te borgen dat de daken van een groene inrichting worden voorzien, worden in het bestemmingsplan specifieke bouwregels opgenomen. Zodoende is de verbeelding aangepast.

Uitsnede verbeelding voor aanpassing





Regels

A. Begripsbepaling afhaalpunt

Onder doornummer van de overige begripsbepalingen is de begripsbepaling 'afhaalpunt' opgenomen, dat als volgt luidt:

1.5 Afhaalpunt

een locatie waar uitsluitend via internet bestelde goederen afgehaald of geretourneerd kunnen worden, waarbij logistiek en opslag van deze goederen plaatsvindt en waarbij geen sprake is van uitstalling ter verkoop.

B. Begripsbepaling Daktuin

Onder doornummering van de overige begripsbepalingen is de begripsbepaling 'Daktuin' opgenomen, dat als volgt luidt:

1.24 Daktuin

Tuin met beplanting in de vorm van intensieve en robuuste bedekking op een onderliggende substraatlaag en een aangepaste constructie die nodig is voor beplanting en de opslag van regenwater. De inrichting is van zodanige kwaliteit, zodat ze een bijdrage levert aan de biodiversiteit.

C. Primair dagelijkse boodschappen

Onder doornummering van de overige artikelen is aan artikel 4.4 Specifieke gebruiksregels het lid i toegevoegd, dat als volgt luidt:

i. uitsluitend detailhandel in primair dagelijkse goederen is toegestaan in de vorm van een supermarkt;

D. Bouwregels Daktuin

Aan artikel 4.5 Specifieke bouwregels wordt een lid i toegevoegd, dat als volgt komt te luiden:

i.daken ter plaatse van de bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding – daktuin 1' [sba-dt1] dient de stedelijke laag voorzien te zijn van een daktuin. Daarvan moet ten minste 40% ingericht worden met groen dat een bijdrage levert aan biodiversiteit

E. Bouwregels Daktuin

Aan artikel 4.5 Specifieke bouwregels wordt een lid j toegevoegd, dat als volgt komt te luiden:

j.daken ter plaatse van de bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding – daktuin 2' [sba-dt2] dient de stedelijke laag voorzien te zijn van een daktuin. Daarvan moet ten minste 40% ingericht worden met groen dat een bijdrage levert aan biodiversiteit.

F. Gebruiksregels Daktuin

Aan artikel 4.4 Specifieke gebruiksregels wordt een lid bb. toegevoegd, dat als volgt komt te luiden:

bb. de daktuin zoals genoemd onder 4.5 onder i dient, met inachtneming van de afgesproken openingstijden, voor het overige openbaar toegankelijk te zijn

G. Aanpassing artikel 8 lid 2 lid a Voorwaardelijke verplichting waterberging

Artikel 8.2 lid a dat als volgt luidt:

a.Binnen 12 maanden na oplevering van het bouwplan dient een waterberging met een capaciteit van 800 m³ beschikbaar te zijn;

wordt gewijzigd in:

a. Binnen 12 maanden na oplevering van het bouwplan dient een hemelwaterberging met een capaciteit van 800 m³ beschikbaar te zijn

H. Aanvraag watervergunning

Aan artikel 8.2 Voorwaardelijke verplichting waterberging wordt het lid b toegevoegd, dat als volgt komt te luiden:

b. Door middel van een aanvraag watervergunning zal het Hoogheemraadschap Delfland hierop toezien.

I. Inwinnen advies Hoogheemraadschap Delfland

Aan artikel 8.3 Instandhouding waterberging wordt het lid c toegevoegd dat als volgt komt te luiden:

c. Over het bepaalde onder a en b dient tijdig advies te worden ingewonnen bij het Hoogheemraadschap van Delfland.

J. Compensatie Oppervlaktewater

Er wordt een artikel 8.4 Compensatie oppervlaktewater toegevoegd, dat als volgt komt te luiden:

8.4 Compensatie oppervlaktewater

a. Demping van het aanwezige oppervlaktewater mag uitsluitend plaatsvinden indien hiervoor wordt voorzien in passende compensatie;

b. de onder a benoemde compensatie dient duurzaam in stand te worden gehouden;

c. Door middel van een aanvraag watervergunning zal het Hoogheemraadschap Delfland hierop toezien.

K. Begripsbepaling primair dagelijkse goederen

Onder doornummering van de overige begripsbepalingen is het begrip 'primair dagelijkse goederen' toegevoegd, dat als volgt komt te luiden:

Primair dagelijkse goederen

Goederen voor dagelijks gebruik die in hoge frequentie worden aangekocht, zoals groenten, fruit, vlees, brood etc.

L. Begripsbepaling supermarkt

Onder doornummering van de overige begripsbepalingen is het begrip 'supermarkt' toegevoegd, dat als volgt komt te luiden:

Supermarkt

Een grote zelfbedieningswinkel voor voedingsmiddelen en huishoudelijke non-food artikelen.

Toelichting

A. Commerciële voorzieningenstudie CID Den Haag

Onder doornummering van de overige bijlagen wordt bijlage 1 Commerciële Voorzieningenstudie Central Innovation District Den Haag Juni 2023 toegevoegd aan de bijlagen van de toelichting.

B. Bezonnig

Paragraaf 5.10.3.1.1 Aandachtsgebieden bezonnig is toegevoegd, dat als volgt komt te luiden:

In RIS310328_Bijlage_3 "ICT - Security Campus Gebiedsagenda Den Haag Laan van NOI", is op pagina 32 een kaartje weergegeven waarin de gemeenten een aantal aandachtsgebieden voor de bezonnig heeft aangegeven.



Als deze punten bekeken worden, is de meest zuidelijke daarvan gelegen aan de zuidzijde van het spoor, bij de entree van het station. Uit de schaduwplaatjes zoals weergegeven in bijlage 2 van rapport OD 16109-7-RA d.d. 18 mei 2022, blijkt dat het grootste deel van het jaar geen schaduw te verwachten is. Mogelijk is er enige schaduwwerking rond de langste dag, na 20:00.

Het tweede aandachtsgebied is gelegen aan de Anna van Hannoverstraat, Dicht bij de Laan van NOI. Ook deze locatie ligt het grootste de van de dag in de zon. Afhankelijk van de tijd van het jaar is hier vanaf 16:00 tot 17:00 sprake van schaduwwerking van de geplande nieuwbouw. Hierbij kan opgemerkt worden dat ook in de huidige bebouwingssituatie hier schaduw aanwezig zal zijn. De toename van de schaduwduur is dan ook beperkt.

Het derde aandachtsgebied is de groenstrook in het midden van de Schenkkade. De schaduwfiguren tonen aan dat de nieuwbouw rond de langste dag, dankzij de opbouw van de hoogte, geen tot vrijwel geen schaduw geeft in dit gebied. In de ochtenduren is er enige schaduwwerking op de zuidelijke helft van het park. In de middag en avond is er hier volop zon mogelijk. In april/augustus ligt in de ochtend een groter deel van het park in de schaduw, maar ook op deze data is er een groot deel van de middag en in de avond geen invloed van de bebouwing op de bezonning van het park.

Op 19 februari en 21 oktober ligt een deel van de groenstrook in de ochtenduren in de schaduw van de nieuwbouw. Een deel van deze schaduw zal ook in de huidige bebouwingssituatie aanwezig zijn.

C. Detailhandel

Paragraaf 4.2.2. Omgevingsverordening Zuid-Holland, onder 6.13 Detailhandel, die als volgt luidt:

Een bestemmingsplan voorziet uitsluitend in nieuwe detailhandel binnen of aansluitend aan een bestaande winkelconcentratie in de centra van steden, dorpen en wijken, binnen een

nieuwe wijkgebonden winkelconcentratie in een nieuwe woonwijk, binnen een nieuwe goed bereikbare en centraal gelegen winkelconcentratie als gevolg van herallocatie. Dit is niet van toepassing op detailhandel in goederen die niet goed inpasbaar is in de centra, kleinschalige detailhandel (zoals een gemakswinkel) ondergeschikte detailhandel, een afhaalpunt voor niet-dagelijks artikelen op goed bereikbare locaties, kringloopwinkels, supermarkten net buiten winkelconcentratiegebied in kleine kernen.

Voorliggend plan voorziet in maximaal 5 detailhandelsvestigingen met een totaal oppervlakte van 500 m² BVO, waarbij het oppervlak detailhandel per vestiging niet meer bedraagt dan 200 m² BVO.

Hiermee wordt uitsluitend kleinschalige detailhandel mogelijk gemaakt, waarbij er gelet op de maximale omvang van 200m² per vestiging uitsluitend gemakswinkels zullen kunnen vestigen.

wordt gewijzigd in:

Een bestemmingsplan voorziet uitsluitend in nieuwe detailhandel binnen of aansluitend aan een bestaande winkelconcentratie in de centra van steden, dorpen en wijken, binnen een nieuwe wijkgebonden winkelconcentratie in een nieuwe woonwijk, binnen een nieuwe goed bereikbare en centraal gelegen winkelconcentratie als gevolg van herallocatie. Dit is niet van toepassing op detailhandel in goederen die niet goed inpasbaar is in de centra, kleinschalige detailhandel (zoals een gemakswinkel) ondergeschikte detailhandel, een afhaalpunt voor niet-dagelijks artikelen op goed bereikbare locaties, kringloopwinkels, supermarkten net buiten winkelconcentratiegebied in kleine kernen.

Voorliggend plan voorziet in maximaal 5 detailhandelsvestigingen met een totaal oppervlakte van 500 m² BVO, en onder voorwaarden 900 m² BVO.

Er wordt met dit bestemmingsplan uitsluitend detailhandel mogelijk gemaakt in primair dagelijks goederen in een nieuwe wijkgebonden winkelconcentratie in een nieuwe woonwijk (het SoZa complex met nabijgelegen ontwikkelingen in de Van Alphenstraat is te beschouwen als een nieuwe woonwijk. Deze woonwijk is welliswaar verticaal ontworpen, maar bevat de komende jaren 3000 woningen. Deze woonwijk heeft behoefte aan een wijkwinkelvoorziening. Bijlage 1 Commerciële voorzieningenstudie CID Den Haag, toont aan, zie tabel 1.1, 'supermarkt' dat er in het CID een kwantitatieve behoefte is voor een supermarkt tussen 1.800 m² wvo en 2800 m² wvo. In Laan van NOI komen er voldoende inwoners bij in een buurt voor een volwaardige nieuwe supermarkt.

Met een nieuwe supermarkt is ook enig flankerend dagelijks aanbod gewenst. Daarom maken we een beperkt aanbod mogelijk die bij een nieuwe supermarkt gesitueerd kunnen worden (het bestemmingsplan maakt maximaal 5 detailhandelsvestigingen mogelijk, waarbij het totaal oppervlakte detailhandel niet meer mag bedragen dan 900 m² BVO).

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 7 november 2023,

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 in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, ontvankelijk te verklaren en daarop het volgende te besluiten;
- II. de zienswijze 01. (Ra 10517175) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, deels gegrond en deels ongegrond te verklaren;
- III. de zienswijze 02. (Ra 10520399) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren;
- IV. de zienswijze 03. (Ra 10520575) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren;
- V. de zienswijze 04. (Ra 10520612) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren;
- VI. de zienswijze 05. (Ra 10520626) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, deels gegrond en deels ongegrond te verklaren;
- VII. de zienswijze 06. (Ra 10520649) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren;
- VIII. de zienswijze 07. (Ra 10520676) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren;
- IX. de zienswijze 08. (Ra 10522427) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren;
- X. de zienswijze 09. (Ra 10524062) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, deels gegrond en deels ongegrond te verklaren;
- XI. de zienswijze 10. (Ra 10524090) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren;
- XII. de zienswijze 11. (Ra 10524146) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, gegrond te verklaren;
- XIII. de zienswijze 12. (Ra 10524161) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren;
- XIV. de zienswijze 13. (Ra 10524173) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren;
- XV. de zienswijze 14. (Ra 10524208) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren;
- XVI. de zienswijze 15. (Ra 10524243) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren;
- XVII. de zienswijze 16. (Ra 10524321) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren;
- XVIII. de zienswijze 17. (Ra 10524365) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren;
- XIX. ten behoeve van 11 woningen een bezonningduur van minder dan 2 uur toe te staan;
- XX. tot herziening van de op het plangebied Anna van Hannoverstraat 4 betrekking hebbende regelingen:
 - Bestemmingsplan Bezuidenhout, vastgesteld bij raadsbesluit 73, d.d. 27 juni 2013;

- Bestemmingsplan Bezuidenhout, deels gewijzigd vastgesteld bij raadsbesluit 44, d.d. 24 april 2014;
 - Parapluherziening (fiets)parkeren, vastgesteld bij raadsbesluit RIS300391, d.d. 20 september 2018;
 - Parapluherziening Staat van Bedrijfsactiviteiten, vastgesteld bij raadsbesluit RIS 301205, d.d. 20 december 2018.
- XXI. met in achtneming van de Staat van wijzigingen vast te stellen het bestemmingsplan Anna van Hannoverstraat 4 bestaande uit de kaart NL.IMRO.0518.BPo366GAnnaHan-40ON.dgn met ondergrond o_ NL.IMRO.0518.BPo366GAnnaHan-ond.dgn en regels, zoals deze bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bescheiden zijn aangegeven, toegelicht en beschreven;
- XXII. dat bij het bestemmingsplan voor Anna van Hannoverstraat 4 geen exploitatieplan wordt vastgesteld.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van ...

De griffier,

De voorzitter,

Na vaststelling van het bestemmingsplan Anna van Hannoverstraat 4 wordt het identificatienummer van het bestemmingsplan gewijzigd van NL.IMRO.0518.BPo366GAnnaHan-40ON in NL.IMRO.0518.BPo366GAnnaHan-50VA.