

Raadsbesluit RIS316318

De raad van de gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college van 22 augustus 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 10520357) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, deels gegrond en deels ongegrond te verklaren;
- III. de zienswijze 02. (Ra 10524431) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren;
- IV. de zienswijze 03. (Ra 10524431) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” ongegrond te verklaren;
- V. de zienswijze 04. (Ra 10523975) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” ongegrond te verklaren;
- VI. de zienswijze 05. (Ra 10526936) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” ongegrond te verklaren;
- VII. tot herziening van de op het plangebied Kop Assumburgweg 2023 betrekking hebbende regelingen:
 - Bestemmingsplan Moerwijk, vastgesteld bij raadsbesluit 102, d.d. 27 november 2014;
 - Bestemmingsplan Kop Assumburgweg, vastgesteld bij raadsbesluit RIS306859, d.d. 16 december 2020.
- VIII. met in achtneming van de Staat van wijzigingen vast te stellen het bestemmingsplan Kop Assumburgweg 2023 bestaande uit de kaart NL.IMRO.0518.BP0376BKopAssum-40ON.dgn met ondergrond o_ NL.IMRO.0518.BP0376BKopAssum-ond.dgn en regels, zoals deze bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bescheiden zijn aangegeven, toegelicht en beschreven, ***met dien verstande dat het bestemmingsplan Kop Assumburgweg 2023 onder paragraaf 5.3.2 als volgt is gewijzigd:**

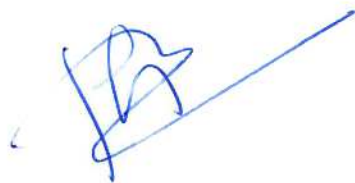
Voor het project Assumburgweg (Levels) geldt dat de planvorming al ruim voorafgaand aan de vaststelling van de plintenstrategie is aangevangen. In deze planvorming heeft evenwel - ook zonder dat dit al was geborgd in vastgesteld beleid - de nodige afstemming plaatsgevonden over de plint om hier een levendige invulling aan te geven. Er **wordt** daarbij toepassing gegeven aan de strategieën **stimuleren**, reguleren en richting geven. Dit wordt als volgt toegelicht.

Deze plinten worden ingevuld met onder andere horeca, kleinschalige bedrijvigheid, kantoren en dienstverlening. **Middels de strategie stimuleren bevordert de gemeente het creëren van een maatschappelijk gewenste plint, waarin daadwerkelijk ruimte is voor ontmoeting en lokale ondernemers een betaalbare plek vinden;**

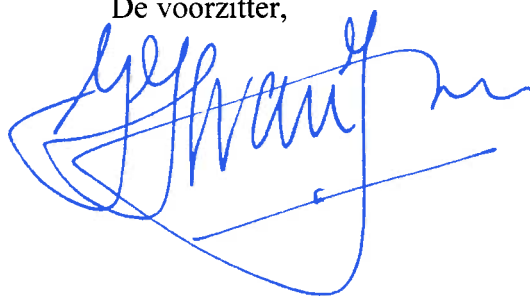
- ix. dat bij het bestemmingsplan voor Kop Assumburgweg 2023 geen exploitatieplan wordt vastgesteld.

*Aldus geamendeerd besloten in de openbare raadsvergadering van 30 november 2023.

De griffier,



De voorzitter,



**Datum**

3 oktober 2023

Registratienummer

DSO/10572404

RIS316318

Geamendeerd gewijzigd voorstel van het college inzake vaststelling ontwerpbestemmingsplan Kop Assumburgweg 2023

INLEIDING

Bij raadsmededeling van 14 maart 2023 (DSO/10399989 - RIS314741) is aan de raad toegezonden het ontwerpbestemmingsplan Kop Assumburgweg 2023.

- *Begrenzing van het plangebied*

Het plangebied ligt in het stadsdeel Escamp van de gemeente Den Haag direct naast station Moerwijk en wordt begrensd door de (ventweg van de) Erasmusweg, de ecologische zone langs de Assumburgweg en Rechterenstraat (in een punt lopend gebied).

- *Aanleiding voor het bestemmingsplan*

De aanleiding voor het bestemmingsplan Kop Assumburgweg 2023 is de uitspraak van de Raad van State op 1 juni 2022, waardoor de bestemmingen Gemengd en Wonen van het eerder vastgestelde bestemmingsplan Kop Assumburgweg zijn vernietigd.

De aanleiding voor het oorspronkelijke bestemmingsplan Kop Assumburgweg ligt in de herontwikkeling van een voormalige brandweerkazerne aan de Assumburgweg en van een daaraan grenzend woonblok uit de jaren 1960 in Moerwijk-Oost, op steenworpafstand van station Moerwijk aan de Rechterenstraat.

De herontwikkeling beoogt de bouw van 548 woningen bestaande uit 142 sociale huurwoningen en 406 middel dure/vrije sector huurwoningen en maximaal 4.500 m² bruto vloeroppervlakte aan bedrijvigheid en/of commerciële ruimte, zoals horeca, zorg, welzijn en kantoren (naast algemene ruimten en bergingen ten behoeve van de woonfunctie) wordt daarin tevens opgenomen.

Om de herontwikkeling planologisch mogelijk te maken is het bestemmingsplan Kop Assumburgweg 2023 noodzakelijk.

- *Doel van het bestemmingsplan*

Het doel van het bestemmingsplan Kop Assumburgweg 2023 is het bieden van een juridisch-planologisch kader om de herontwikkeling van 548 woningen en maximaal 4.500 m² bruto vloeroppervlakte aan bedrijvigheid of commerciële ruimte, zoals horeca, bedrijvigheid en zorg mogelijk te maken op het terrein van de voormalige brandweerkazerne en het aangrenzende woonblok respectievelijk aan de Assumburgweg en de Rechterenstraat in Moerwijk Oost.

- *Woonprogramma*

Het woonprogramma is in lijn met het oorspronkelijke bestemmingsplan Kop Assumburgweg.

Op 25 januari 2018 heeft de gemeenteraad van Den Haag het projectdocument Locatie Assumburgweg Brandweerkazerne (RIS298574) vastgesteld.

Hiermee wijkt het programma af van de Woonagenda 2020-2023. Deze Woonagenda is later vastgesteld dan het eerdergenoemde projectdocument, namelijk op 16 juli 2020. Onder het hoofdstuk 3 van de Woonagenda staat dat reeds gemaakte afspraken blijven gerespecteerd. Zoals in het raadsvoorstel (RIS306859) bij het eerder vastgestelde bestemmingsplan Kop Assumburgweg staat beschreven, is sinds vaststelling van het projectdocument getracht het bouwplan Levels alsnog meer in lijn te brengen met de Woonagenda 2020-2023. Het percentage van minimaal 20% middeldure huur is verhoogd naar 30 procent. Gezien eerder gemaakte afspraken op basis van het vastgestelde projectdocument blijft het percentage sociaal gelijk. Dit is ongewijzigd gebleven.

In dit document is een woonprogramma opgenomen met 26% sociale huurwoningen. Het aantal sociale huurwoningen neemt daarmee in absolute zin toe. Het bouwplan kent een hoog percentage betaalbare huurwoningen. Naast de 26% sociale huurwoningen bevat het bouwplan circa 30% middeldure huurwoningen.

- *Economische uitvoerbaarheid*

Het voorliggende plan Kop Assumburgweg 2023 maakt planologisch de ontwikkeling van 548 woningen bestaande uit 142 sociale huurwoningen en 406 middel dure/vrije sector huurwoningen en ongeveer 4.500 m² bruto vloeroppervlakte aan bedrijvigheid en/of commerciële ruimte, waaronder bedrijven, horeca en/of ruimte ten behoeve van leerwerkplekken of een onderwijsfunctie en zorg mogelijk. Er is sprake van een bouwplan zoals aangewezen in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening. De gemeente is op basis van artikel 6.12 Wro 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.

Voor de locatie is op 25 januari 2018 een gemeentelijke grondexploitatie vastgesteld (RIS298576). Op 27 november 2020 zijn gemeente, woningbouwcorporatie en ontwikkelaar een samenwerkingsovereenkomst aangegaan.

Het kostenverhaal is daarmee anderszins verzekerd. Het opstellen van een exploitatieplan is daarom niet nodig. De economische uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan is daarmee gewaarborgd.

- *Geldende planologische regelingen*

Het bestemmingsplan Kop Assumburgweg 2023 herzielt gedeeltelijk de bestemmingsplannen:

- Moerwijk, vastgesteld op 27 november 2014 en onherroepelijk geworden op 20 februari 2015;
- Kop Assumburgweg, vastgesteld op 16 december 2020 en onherroepelijk op 1 juni 2022.

- *Huidig gebruik 'De Kazerne' en woningen Hof Wonen Rechterenstraat 2-100 (even)*

De voormalige brandweerkazerne op de locatie was tussen 2011 en 2021 tijdelijk verhuurd als bedrijfsverzamelgebouw in afwachting van de ontwikkeling. In het licht van de beoogde ontwikkeling van het plan Levels heeft de gemeente de tijdelijke huurovereenkomst met de exploitant van de Kazerne beëindigd. Met de nog aanwezige gebruikers van De Kazerne zijn in een aantal bijeenkomsten goede afspraken gemaakt over het toch nog tijdelijk kunnen blijven gebruiken van het gebouw in de vorm van leegstandsbeheer. Deze afspraken zijn in 2022 vastgelegd in tijdelijke bruikleenovereenkomsten met een opzegtermijn van 8 weken. De ondernemers betalen alleen voor de servicekosten (gas, water en elektra). Het gebouw heeft een vaste conciërge op de locatie, bij wie de gebruikers terecht kunnen. De gebruikers blijven verantwoordelijk voor alternatieve huisvesting na afloop van het leegstandsbeheer. Door de bedrijfscontactfunctionaris van Den Haag Zuidwest wordt er met alle gebruikers die dat willen meegedacht in hun zoektocht voor toekomstige huisvesting.

Alle bewoners van de 48 portieketagewoningen van Hof Wonen aan de Rechterenstraat 2-100 (even nummering) hebben een andere woning gevonden en ook hier is sprake van leegstandsbeheer, met dezelfde opzegtermijn. De inzet is zo spoedig mogelijk over te gaan tot realisatie van het plan. De omgevingsvergunning voor het project Levels is verleend. Hiervoor loopt nog een juridische procedure. De sloop van de twee gebouwen en start van het nieuwbouwplan zijn afhankelijk van deze juridische procedure. De gemeente heeft geen invloed op het tijdsad hiervan. Het gebruik van de bestaande gebouwen zal worden beëindigd zodra de ontwikkelaar aangeeft met de realisatie te kunnen starten.

PROCEDURE

- Vooroverleg

Doordat voorliggend bestemmingsplan Kop Assumburgweg 2023 is opgesteld naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State en er in wezen geen sprake is van een ander plan, wordt aangesloten op het eerder uitgevoerde artikel 3.1.1. Bro-overleg. Het concept van het ontwerpbestemmingsplan Kop Assumburgweg is in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening op 29 april 2019 toegestuurd aan overlegpartners, waaronder de Provincie Zuid-Holland, het Hoogheemraadschap van Delfland, Rijkswaterstaat, de bewonersorganisaties en overige bij het plan betrokken instanties.

- Inspraak

Bij besluit van burgemeester en wethouders, d.d. 14 maart 2023, RIS314740, heeft het college besloten inspraak te laten plaatsvinden in het kader van de zienswijzenprocedure als bedoeld in art. 3.8 Wro.

- Terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan

Op 23 maart 2023 is de kennisgeving van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan toegestuurd aan overlegpartners, waaronder de Provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat, het Hoogheemraadschap van Delfland en overige bij het plan betrokken instanties.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 23 maart tot en met 3 mei 2023 ter inzage gelegen. Op 5 april 2023 heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden. Het bestemmingsplan was in te zien op www.ruimtelijkeplannen.nl. Er zijn 5 zienswijzen ingediend.

Het college biedt de raad hierbij het ontwerpbestemmingsplan ter vaststelling aan. Het plan bestaat uit de plankaart met kenmerk NL.IMRO.0518.BP0376BKopAssum-40ON en regels, en gaat vergezeld van een toelichting.

INGEKOMEN ZIENSWIJZEN

<u>Nr.</u>	<u>Ra-nr.</u>	<u>Indiener zienswijze</u>
01.	10520357	Algemene Vereniging voor Natuurbescherming voor 's-Gravenhage en omstreken (AVN)
02.	10524431	Belanghebbende
03.	10524021	Bewoners en ondernemers in de directe omgeving van Levels
04.	10523975	Geloven in Moerwijk en diverse organisaties voor sport, welzijn en religie in Moerwijk
05.	10526935	Duinstad Auto's

Ontvankelijkheid zienswijzen

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

Behandeling zienswijzen

1. Ra 10520357 Algemene Vereniging voor Natuurbescherming (AVN)

De volgende zienswijze is geciteerd:

“Het ontwerpbestemmingsplan Kop Assumburgweg 2023 ligt ter inzage tot en met 3 mei. De Algemene Vereniging voor Natuurbescherming dient deze zienswijze in uit oogpunt van natuur en groen.

Wij stellen ten aanzien van de volgende vier aspecten verbeteringen voor:

1. Laat het geplande, massale, gebouw minder uitsteken ten koste van de ecologische verbindingszone en een groene verbinding

Het ontwerpbestemmingsplan maakt bebouwing mogelijk daar waar twee ecozones (Erasmuszone evenwijdig aan de Erasmusweg, en ecologische verbindingszone langs het water evenwijdig aan het spoor) bij elkaar komen richting ecozone Laak.

Aan de kant van het station steekt een punt van het gebouw evenwijdig aan de Erasmusweg uit ten koste van de ecologische verbindingszone langs het water bij het spoor. Beter zou zijn het gebouw verder van het water te laten eindigen, zodat daar ruimte blijft voor de ecologische verbindingen. Naar wij begrepen is daar al een waterleiding verplaatst, en zijn er bomen gekapt, terwijl dit bestemmingsplan nog niet definitief is vastgesteld. Dat betekent dat weer nieuwe bomen moeten worden geplant om dit deel van de te behouden ecologische verbindingszone langs het water richting Laak te herstellen. Zoals het nu is getekend blokkeert het gebouw ecologische verbindingen. Die ecologische verbindingszone maakt juist deel uitmaakt van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur, die de Gemeenteraad duurzaam in stand wil houden en waar mogelijk versterken (zie Toelichting 5.7.1). Bij de Rechterenstraat loopt het geplande gebouw -dat evenwijdig aan de Erasmusweg ligt- eveneens te ver door. Daar zou juist een strook groen kunnen blijven. In de huidige situatie worden de twee ecozones verbonden door groen aan weerszijden van het gebouw langs de Van Rechterenstraat.

2. Leg een groen dak en de robuustheid ervan vast in de regels: robuust genoeg zodat daarop bomen kunnen worden geplant

Volgens de Toelichting 3.3.4 verdwijnt door het plan het groen langs de Rechterenstraat, en worden daar 92 bomen gekapt. Die worden gecompenseerd. Volgens de Toelichting komen 38 daarvan "voorlopig"(?) in het ontwerp voor de daktuin. Mooi is ook dat het dak aansluit op de ecologische verbindingszone. Die wordt daar als het ware door verbreed.

Maar bovenstaande moet wel worden geborgd in de regels, zoals ook is gedaan in de bestemmingsplannen voor Madurodam en bij Steenzicht.

Daartoe vraagt de AVN bij de begrippen daktuin 1.32 toe te voegen dat er voldoende dik substraat moet zijn dat er kleine bomen kunnen groeien. En bij de regels voor wonen dat er ter plaatse van de aanduiding parkeergarage een daktuin moet komen.

3. Doe aanvullend onderzoek hoe voldoende kwaliteit van de daktuin ten aanzien van hoogte, substraat, windhinder en bezonning er kan komen en leg maatregelen vast, zodat die kwaliteit wordt geborgd

Onduidelijk is hoe hoog de parkeergarage is. In regels 8.2.2. staat 3m. Op de plankaart max 7m. Hoe lager de daktuin hoe beter bereikbaar voor (vliegende) fauna uit de ecozone.

Het bezonningsonderzoek gaat niet in op het effect van schaduw op de ecozone en daktuin. Volgens de illustraties lijkt het dat de meeste schaduw komt aan de kant van de Erasmusweg. Het zou goed zijn dit te onderzoeken.

Het onderzoek naar windhinder gaat wel in op het effect op de daktuin: "Op de daktuin van de garage valt het windklimaat in klasse D. Zonder aanvullende maatregelen, zal de activiteit 'zitten' over het algemeen als matig worden ervaren." Wat is het effect op flora en fauna en bomen van de daktuin? Het lijkt van belang dat de bomen goed kunnen wortelen, dat er voldoende substraat is. Voor de omgeving, bijv. de ecozone wordt op maaiveld wel een redelijk windklimaat verwacht.

Het zou goed zijn als het ecologisch rapport inging op de effecten van de geplande nieuwbouw op de bezonning van dak en ecozone. Dit hebben we echter niet kunnen vinden.

Daarom concluderen we dat verder onderzoek nodig is naar het effect van bezonning en hoe de effecten van windhinder en mogelijk ook bezonning te verminderen. En dan maatregelen in het plan op te nemen om schaduw en windhinder te vermijden. In de regels staat (8.3): "Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen ten aanzien van: de situering en/of vormgeving van gebouwen, met name ten aanzien van hierdoor optredende gevolgen voor wat betreft de bezonning en windhinder".

Wij stellen voor deze eisen op te nemen in de regels van het bestemmingsplan.

4. Leg 50% groenvoorziening vast in de regels voor het 'Verkeer verblijfsgebied' dat ligt in het verlengde van de ecozone langs het water (evenwijdig aan het spoor); en neem ook eisen op aan de verlichting

Mocht de ecologische verbindingszone niet hersteld worden zoals voorgesteld onder 1, leg dan in het 'Verkeer verblijfsgebied' in verlengde van de ecozone langs het water (evenwijdig aan het spoor) in ieder geval een percentage groenvoorziening vast, bijv. 50% groen. Dat is ook goed voor de waterberging. In de Toelichting staat (4.7.4).: "Met de verlichting dient daarbij rekening te worden gehouden dat deze niet uitstraalt naar de ecozone en deze geen overlast veroorzaakt voor diersoorten in de stedelijke ecologische verbindingszone, waaronder mogelijke vleermuizen. Ook: "Voor het gepland wandelpad langs de bouwkavel in de ecologische verbindingszone Erasmuszone is beperkte gerichte verlichting toegestaan (lage palen)." (3.3.7.) Deze eisen moeten nog worden opgenomen in de regels.

Wij vragen u bovenstaande voorstellen over te nemen."

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

1. Laat het geplande, massale gebouw minder uitsteken ten koste van de ecologische verbindingszone en groene verbinding.

a. Zienswijze

Aan de kant van het station steekt een punt van het gebouw evenwijdig aan de Erasmusweg uit ten koste van de ecologische verbindingszone langs het water bij het spoor. Beter zou zijn het gebouw verder van het water te laten eindigen, zodat daar ruimte blijft voor de ecologische verbindingen.

Reactie

In het bestemmingsplan Moerwijk had de ruimte tussen het spoortalud en het water naast de groenstrook langs de Assumburgweg de gebiedsaanduiding 'overige zone – ecologische verbindingszone'.

Het bestemmingsplan Kop Assumburgweg 2023 leidt per saldo tot een vergroting van de ecologische verbindingszone doordat ook een strook langs de woonbestemming deze gebiedsaanduiding krijgt. Daarbij wordt voor de volledigheid nog opgemerkt dat de bestemming 'gemengd' die met het bestemmingsplan Kop Assumburgweg 2023 mogelijk wordt gemaakt en het daarbij behorende bouwvlak, niet is geprojecteerd in de gebiedsaanduiding 'overige zone – ecologische verbindingszone' die was opgenomen in het bestemmingsplan Moerwijk.

In de beroepsprocedure over het bestemmingsplan Kop Assumburgweg heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State ten aanzien van deze ecologische verbindingszone geoordeeld dat deze een voldoende breedte heeft en daarmee voldoende ruimte biedt voor groen en bomen.

b. Zienswijze

Naar wij begrepen is daar al een waterleiding verplaatst en zijn er bomen gekapt, terwijl het bestemmingsplan nog niet definitief is vastgesteld. Dit betekent dat er weer nieuwe bomen moeten worden geplant om dit deel van de te behouden ecologische verbindingszone langs het water richting Laak te herstellen.

Reactie

In de nieuwe situatie zullen inderdaad bomen worden terug geplant, ook in de ecologische verbindingszone.

c. Zienswijze

Zoals het nu is getekend blokkeert het gebouw ecologische verbindingen. Die ecologische verbindingszone maakt juist deel uit van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur die de gemeenteraad duurzaam in stand wil houden en waar mogelijk versterken.

Reactie

Er is geen sprake van dat het gebouw ecologische verbindingen blokkeert. Het gebouw wordt buiten de Stedelijke Groene Hoofdstructuur en daarbij behorende ecologische verbindingszones gerealiseerd. Hierbij merken we op dat het bestemmingsplan Kop Assumburgweg 2023 per saldo in een vergroting van de ecologische verbindingszone aan de zijde van de spoorbaan resulteert, zie ook de reactie onder a, en draagt in zoverre bij aan een versterking van de ecologische verbindingszone.

d. Zienswijze

Bij de Rechterenstraat loopt het geplande gebouw – dat evenwijdig aan de Erasmusweg ligt – eveneens te ver door. Daar zou juist een strook groen kunnen blijven. In de huidige situatie worden de twee ecozones verbonden door groen aan weerszijden van het gebouw langs de Van Rechterenstraat.

Reactie

In de huidige situatie wordt het groen in de Rechterenstraat op verschillende plekken onderbroken. Dit groen vormt dan ook geen verbinding tussen de twee ecozones. Ook is er sprake van onderbreking door de parallelweg en de trambaan (lijn 16). Het groen aan weerszijden van het gebouw langs de Rechterenstraat is geen onderdeel van de Hoofd Groen Structuur en ook niet aangewezen als ecologische zone. Er bestaat daarom geen noodzaak voor behoud van een strook groen in de Rechterenstraat.

Tegelijkertijd is er veel aandacht voor de groene inpassing van de ontwikkeling (dat gebeurt evenwel niet via de vaststelling van dit bestemmingsplan maar via een inrichtingsplan).

2. Leg een groen dak en de robuustheid ervan vast in de regels: robuust genoeg zodat daarop bomen kunnen worden geplant.

e. Zienswijze

Door het plan verdwijnt het groen langs de Rechterenstraat en worden daar 92 bomen gekapt. Deze worden gecompenseerd. 38 daarvan komen in het ontwerp voor de daktuin. Mooi is dat het dak aansluit op de ecologische verbindingszone. Die wordt daar als het ware door verbreed. Bovenstaande moet wel worden geborgd in de regels. Daartoe vraagt de AVN bij de begrippen 'daktuin' toe te voegen en in de regels voor wonen dat ter plaatse van de aanduiding parkeergarage een daktuin moet komen.

Reactie

Vooropgesteld wordt dat een bestemmingsplan niet voorschrijft hoeveel vierkante meters aan groen in een plangebied moeten worden aangelegd. Alleen als de aanleg van groen noodzakelijk is voor de ruimtelijke aanvaardbaarheid van een plan, dan is het nodig hier een voorwaardelijke verplichting voor op te nemen in het bestemmingsplan. Dat is voor onderhavige ontwikkeling niet nodig geacht, niet ten aanzien van het openbaar groen en evenmin ten aanzien van het privégroen.

Dit neemt uiteraard niet weg dat de aanleg van een groene daktuin feitelijk zal bijdragen aan een groene inpassing van de ontwikkeling en in zoverre wordt gewaardeerd. Bovendien geldt dat de aanvraag voor de omgevingsvergunning die inmiddels al is afgegeven voor de ontwikkeling op deze locatie ook de aanleg van een daklandschap op de parkeergarage omvat. Om die reden wordt het daklandschap op de volgende wijze verankerd in de planregels:

Aan artikel 8 Wonen, wordt aan de bouwregels, artikel 8.2) een sub f toegevoegd, dat als volgt komt te luiden:

- f. Ter plaatse van de aanduiding "parkeergarage" (pg) is de parkeergarage voorzien van een daktuin.*

3. Doe aanvullend onderzoek hoe voldoende kwaliteit van de daktuin ten aanzien van hoogte, substraat, windhinder en bezonning er kan komen en leg maatregelen vast, zodat die kwaliteit wordt geborgd.

g. Zienswijze

Het is onduidelijk hoe hoog de parkeergarage is. In de regels staat 3 meter, op de plankaart staat 7 meter. Hoe lager de daktuin, hoe beter bereikbaar voor fauna uit de ecozone.

Reactie

Het bestemmingsplan Assumburgweg 2023 staat ter plaatse van de functieaanduiding parkeergarage een maximale bouwhoogte toe van 7 meter. De daktuin zal op een hoogte van 6,69 meter komen te liggen (bovenkant grondpakket volgens aanvraag omgevingsvergunning). Gelet op deze hoogte verwachten wij dat de daktuin voldoende bereikbaar is voor fauna.

h. Zienswijze

Het bezonningsonderzoek gaat niet in op het effect van schaduw op de ecozone en daktuin. De meeste schaduw komt aan de kant van de Erasmusweg. Het is goed dit te onderzoeken. Eveneens zou onderzoek gedaan moeten worden naar de effecten van windhinder voor de flora en fauna op de daktuin. Op basis daarvan zouden maatregelen en eisen opgenomen moeten worden in het bestemmingsplan.

Reactie

Bezonningsonderzoek wordt uitgevoerd om de invloed van de toekomstige bebouwing op omliggende woonbebouwing inzichtelijk te maken en wanneer openbare ruimte of semi-openbare ruimte recreatief gebruikt wordt. Er is geen aanleiding om een bezonningsonderzoek te doen naar de bezonningseffecten van de bebouwing op de van de ontwikkeling deel uitmakende parkeergarage of de ecologische verbindingszone, want er worden geen aanknopingspunten gezien dat minder bezonning in de weg staat aan (behoud van) deze zones. Er is geen aanleiding om onderzoek te doen naar de effecten van windhinder voor de flora en fauna, want er worden evenmin aanknopingspunten gezien dat een deels matig windklimaat in de weg staat aan (behoud) van deze zones.

Daarbij wordt opgemerkt dat de aanvraag waarvoor inmiddels een omgevingsvergunning is verleend, een daklandschap op de parkeergarage omvat waarvoor een ecologisch adviesbureau met de nodige expertise op dit vlak een gedegen plan heeft uitgewerkt. Dat plan houdt rekening met alle relevante omgevingsfactoren, ook bezonning en wind. Hetzelfde geldt voor het plan voor de openbare ruimte rondom de ontwikkeling.

4. Leg 50% groenvoorziening vast in de regels voor het ‘Verkeer verblijfsgebied’ dat ligt in het verlengde van de ecozone langs het water (evenwijdig aan het spoor) en neem ook eisen op aan de verlichting.

i. Zienswijze

Mocht de ecologische verbindingszone niet hersteld worden leg dan in het ‘Verkeer verblijfsgebied’ in het verlengde van de ecozone langs het water (evenwijdig aan het spoor) in ieder geval een percentage groenvoorziening vast, bijvoorbeeld 50% groen. Dat is ook goed voor de waterberging.

Reactie

Zoals hiervoor al is toegelicht (zie o.a. de reactie onder a) leidt het bestemmingsplan Kop Assumburgweg 2023 niet tot aantasting en verlies van oppervlakte van de ecologische verbindingszone. Er wordt juist een groter gebied met deze aanduiding bestemd. Er is niet voor gekozen om voorwaardelijke verplichtingen op te nemen voor de aanleg en instandhouding van het openbaar groen. Dit wordt niet als een ruimtelijk noodzakelijke voorwaarde gezien voor de ontwikkeling van het plangebied. Bovendien zijn de gronden die als openbaar groen zullen worden ingericht, in eigendom van de gemeente. Met het toekennen van de bestemming “Groen” en de mogelijkheid om groenvoorzieningen aan te leggen op gronden met andere bestemmingen die daaraan zijn toegekend, is een voldoende groene invulling bewerkstelligd.

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft dit bevestigd in de uitspraak over het bestemmingsplan Kop Assumburgweg. Op dit punt is het voorliggende bestemmingsplan gelijk gebleven.

j. Zienswijze

In paragraaf 4.7.4 staat dat met de verlichting rekening dient gehouden te worden dat deze niet uitstraalt naar de ecozone en dat deze geen overlast veroorzaakt voor diersoorten in de ecozone, waaronder mogelijk vleermuizen. Ook staat er ‘voor het wandelpad langs de bouwkaal is beperkte gerichte verlichting toegestaan (lage palen)’. Deze eisen moeten nog worden opgenomen in de regels.

Reactie

Indiener stelt dat er maatregelen in de planregels opgenomen moeten worden ter bescherming van soorten waaronder vleermuizen. Dit is niet aan de orde. De vragen of voor de uitvoering van een bestemmingsplan maatregelen moeten worden getroffen ter bescherming van beschermde soorten (of toestemmingen moeten worden verleend) komen aan de orde in een procedure op grond van de Wet natuurbescherming (Wnb). In het kader van het bestemmingsplan moet (alleen) worden beoordeeld of het soortenbeschermingsregime in de weg staat aan de uitvoerbaarheid van het plan. Dit is hier niet het geval.

Anders gezegd: maatregelen die strekken ter bescherming van soorten (zoals aanpassing van verlichting) worden gesteld in het kader van de beoordeling op grond van de Wnb en worden niet verankerd in de regels van het bestemmingsplan (die moeten strekken tot een goede ruimtelijke ordening).

Wel zal er bij de uitwerking van het herinrichtingsplan voor de openbare ruimte rekening moeten worden gehouden met de genoemde eisen ten aanzien van verlichting, om te voorkomen dat er overtredingen van de Wnb plaatsvinden.

Conclusie

Gelet op het voorgaande adviseert het college de gemeenteraad de zienswijze deels gegrond en deels ongegrond te verklaren. Naar aanleiding van de zienswijze wordt voorgesteld de volgende aanpassingen in de regels van het bestemmingsplan te maken:

Toevoegen artikel 8.2 sub f

In artikel 8 Wonen, wordt aan artikel 8.2 (bouwregels) sub f toegevoegd, dat als volgt komt te luiden:

f. ter plaatse van de aanduiding “parkeergarage” (pg) is de parkeergarage voorzien van een daktuin.

2. Ra.10524431 Belanghebbende

De volgende zienswijze is geciteerd:

“Naar aanleiding van het nieuw vastgestelde bestemmingsplan voor de Kop van Assumburgweg d.d. 14-03-2023 het volgende:

Inmiddels is duidelijk geworden dat het aantal parkeerplaatsen ten opzichte van het vorige bestemmingsplan met slechts één parkeerplaats is uitgebreid namelijk van 204 tot 205. Daarentegen blijft het aantal woningen gehandhaafd op 548. Daarnaast dient ook nog voorzien te worden in parkeerruimte van te huisvesten ondernemers. De gemeente heeft met een boekhoudkundige truc de parkeerbehoefte naar beneden bijgesteld. Maar als men de truc als waarheid zou hanteren blijft het aantal parkeerplaatsen nog steeds zeer onvoldoende. Verder staat vast dat de gemeente het voornemen heeft om in de directe omgeving betaald parkeren in te voeren eensdeels en dat bewoners van het nieuwbouwproject waarvoor het bestemmingsplan geldt niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning op de openbare weg.

Op 5 april jl. heeft er een voorlichtingsbijeenkomst plaatsgevonden op de locatie Erasmusweg 68-70. De aldaar verstrekte informatie was minimaal. Het enige dat duidelijk is geworden: is dat er niets veranderd is ten opzichte van het vorige plan. Ook de opzet van de bijeenkomst deugde niet! In plaats van dat plenair een terdege presentatie werd gehouden, waarbij ook de mogelijkheid tot het stellen van vragen werd geboden, werd alleen individueel informatie gegeven. Kennelijk durfde men een plenaire voorlichtingsbijeenkomst niet aan.

In het verleden is getracht bij het gemeentelijk informatiecentrum over dit soort projecten helderheid te verkrijgen. Echter, dit soort informatie is alleen via elektronische weg aldaar in te zien. Een ambtenaar zoekt de betreffende informatie op. Bezoekers kunnen niet zelf zoeken. Er mogen geen foto's gemaakt worden en er worden geen afdrucken verstrekt. Eerst moet men wachten tot men uiteindelijk aan de beurt is. Als dan vervolgens deze ambtenaar gaat zoeken wordt deze weer geïnterrupteerd door de vorige bezoeker, die er kennelijk niet uitkomt, zodat men weer opnieuw moet wachten. Een collega doet niets en zit op een site van een webwinkel naar kleding te zoeken. Een andere collega is weggegaan, hoogstwaarschijnlijk voor een ingelaste rookpauze onder werktijd. Als men vervolgens hiervan wat zegt, krijgt men een grote mond. In het verleden was dit soort informatie gewoon fysiek aanwezig en zeer makkelijk te raadplegen in het gemeentelijk informatiecentrum onder de raadzaal. Als men er niet uitkwam waren er medewerkers met de nodige bezieling, die behulpzaam waren. Daarnaast werden de gemeenteberichten wekelijks gepubliceerd in het huis-aan-huisblad de Posthoorn.

Conclusie: ook het nieuwe plan voldoet in het geheel niet aan de parkeerbehoefte en dient dus te worden vernietigd.

Indien de inhoudelijke beantwoording van deze brief langer dan veertien kalenderdagen op zich laat wachten verzoek ik U een kennisgeving van ontvangst aan genoemd adres te doen toekomen."

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

a. Zienswijze

Het aantal parkeerplaatsen is ten opzichte van het vorige bestemmingsplan met slechts één parkeerplaats is uitgebreid en gezien het aantal bewoners en ondernemers te beperkt. Er is een boekhoudkundige truc toegepast. Verder staat vast dat de gemeente het voornemen heeft om in de directe omgeving betaald parkeren in te voeren en dat bewoners van het nieuwbouwproject waarvoor het bestemmingsplan geldt niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning op de openbare weg.

Reactie

Ten aanzien van het bestemmingsplan Kop Assumburgweg (waarin werd gesproken van een parkeergarage met ca. 204 parkeerplaatsen) omvat het bestemmingsplan Kop Assumburgweg 2023 (waarin een parkeergarage met 205 parkeerplaatsen is beschreven) inderdaad geen uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. Ook het aantal woningen en andere toegestane functies is vrijwel gelijk gebleven. Er is op basis van de Nota parkeernormen Den Haag 2021 (RIS309940) onderzoek uitgevoerd. De bevindingen zijn neergelegd in het rapport Parkeerbehoefte Levels van 25 januari 2023 (zie bijlage 7 bij de toelichting). Dit rapport brengt in beeld dat en waarom deze parkeergarage toereikend is voor de parkeerbehoefte die wordt gegenereerd met de ontwikkeling. Uit dit onderzoek blijkt ook dat de parkeerbehoefte die de ontwikkeling genereert, op eigen terrein kan worden opgevangen. Dit wordt als volgt toegelicht:

In de wijk Moerwijk-Oost wordt naar verwachting 1 december 2023 (zie commissiebrief Uitbreiding parkeerareaal RIS315467) een parkeerregime ingevoerd. Bewoners en bedrijven uit het gebied komen in aanmerking voor een parkeervergunning. Dit geldt niet voor bewoners of bedrijven in een bouwontwikkeling waarbij een reductie van de autoparkeervraag is toegepast (waartoe de adressen worden opgenomen op de lijst voor parkeren op eigen terrein (POET-lijst)). Het parkeerregime wordt voorafgaand aan de realisatie en oplevering van de ontwikkeling die het bestemmingsplan Kop Assumburgweg 2023 mogelijk maakt ingevoerd. Hiermee is rekening gehouden in het onderzoek.

De normatieve parkeerbehoefte die het bestemmingsplan genereert voor de woningen (bewoners én bezoekers) bedraagt 378 parkeerplaatsen. Voor de overige functies (inclusief bezoekers) bedraagt de normatieve parkeerbehoefte 117 parkeerplaatsen.

Bewoners, gebruikers en bezoekers parkeren niet allemaal gelijktijdig dus dubbelgebruik van parkeerplaatsen is mogelijk. Hiervoor bevat de Nota parkeernormen Den Haag 2021 aanwezigheidspercentages. Omdat de woonfunctie het zwaartepunt vormt van de ontwikkeling die het bestemmingsplan mogelijk maakt, is het maatgevende moment de werkdagavond. Wanneer de daarvoor geldende aanwezigheidspercentages worden toegepast, dan komt de totale parkeerbehoefte voor de woningen en de overige functies (inclusief bezoekers) uit op 361 parkeerplaatsen.

Bij de berekening van de totale parkeerbehoefte is geen rekening gehouden met reductiepercentages voor mobiliteitsalternatieven (OV-alternatief, deelauto's en deelbakfietsen) die in de Nota parkeernormen Den Haag 2021 zijn opgenomen. Hiermee wordt de totale parkeerbehoefte gereduceerd.

Gezien de ligging binnen 500 meter van station Moerwijk mag een reductie worden toegepast van 25% van de totale parkeerbehoefte (25% van 361 is afgerond 90 parkeerplaatsen). Daarnaast mag een (maximale netto) reductie worden toegepast van 100 parkeerplaatsen voor deelauto's en 27 voor deelbakfietsen. Bij maximale toepassing van de reducties wordt de totale parkeerbehoefte verlaagd met 217 parkeerplaatsen. Er moeten bij maximale toepassing van reductiepercentages minimaal ($361 - 217 =$) 144 parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd.

In de ontwikkeling is een parkeergarage met 205 parkeerplaatsen voorzien. Dit is voldoende om binnen de kaders van de Nota parkeernormen Den Haag 2021 (en hierin toegestane reductiepercentages) te blijven en te voorzien in de parkeerbehoefte.

Er is hierbij als gezegd rekening gehouden met de omstandigheid dat de wijk Moerwijk-Oost gereguleerd gebied wordt. Het college zal dit naar verwachting 1 december 2023 (RIS315467) invoeren, vooruitlopend op de realisatie en oplevering van de ontwikkeling die het bestemmingsplan Kop Assumburgweg 2023 mogelijk maakt. Dit wordt in het bestemmingsplan geborgd met een voorwaardelijke verplichting op grond waarvan het verboden is de woningen en voorzieningen in het plangebied in gebruik te nemen of te geven, voordat er in de wijk Moerwijk Oost gereguleerd parkeren is ingevoerd. De (toekomstige) bewoners en gebruikers komen niet in aanmerking voor een bewoners- en of bedrijfsparkeervergunning. Dit is vastgelegd (en geborgd) in artikel 3.6 van de Nota parkeernormen Den Haag 2021 en in artikel 4.2.1 en 4.2.4 van de Regeling parkeerregulering en parkeerbelastingen Den Haag 2022. Dat bewoners en gebruikers niet in aanmerking komen voor een bewoners- of bedrijfsparkeervergunning wordt tot slot ook opgenomen in de omgevingsvergunning. Het huisnummerbesluit wordt te zijner tijd opgenomen op het overzicht met parkeerplaatsen op eigen terrein (de POET-lijst).

Er is kortom geen truc toegepast maar een gedegen onderzoek gedaan, gebaseerd op gedegen beleid. Het is verder juist dat er een parkeerregime zal worden ingevoerd in de wijk Moerwijk-Oost en dat de toekomstige bewoners en bedrijven niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Dit maakt nu juist dat de parkeerbehoefte goed op eigen terrein moet (en kan) worden opgevangen.

b. Zienswijze

Op 5 april jl. heeft er een voorlichtingsbijeenkomst plaatsgevonden. De aldaar verstrekte informatie was te beperkt en de opzet van de bijeenkomst – zonder plenair deel – was ondeugdelijk. De informatie over de ontwikkeling was eerder (en anders dan vroeger toen gemeenteberichten nog werden gepubliceerd in de Posthoorn) ook niet goed te verkrijgen op het gemeentelijk informatiecentrum.

Reactie

De informatieavond is op de gebruikelijke wijze georganiseerd. Geïnteresseerden konden vragen stellen over het plan. Wij hebben niet de indruk dat door het niet houden van een plenaire bijeenkomst niet alle vragen beantwoord zijn.

Gemeenteberichten worden niet meer bekend gemaakt via de Posthoorn, maar sinds 1 mei 2016 via het digitale Gemeentebblad, te vinden op www.overheid.nl.

Er hebben zich geen bewoners gemeld met klachten over de mogelijkheid informatie in te winnen. Eventuele klachten over de dienstverlening van het gemeentelijk informatiecentrum kunnen via het klachtenformulier, dat te vinden is op de website van de gemeente Den Haag, worden ingediend.

Conclusie

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

3. Ra.10524021 Bewoners en ondernemers in de directe omgeving van Levels

De volgende zienswijze is geciteerd:

“Namens bewoners en ondernemers in de directe omgeving van project Levels ontvangt u hierbij onze zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan Kop Assumburgweg 2023, zoals dat ter inzage ligt tot 3 mei 2023.

Deze zienswijze is een stuk wat deel uitmaakt van een lange reeks interacties tussen de gemeente Den Haag en de wijkbewoners. In 2021 hebben de bewoners bezwaren geuit tegen de omvang van het project, het verlies van groen, de (te lage) parkeernorm en samenwerking tussen gemeente en ontwikkelaar die gekenmerkt lijkt te worden door verstrengeling van belangen. In 2022 heeft de Raad van State het bestemmingplan vernietigd op grond van de parkeernorm. Volgens de RvS is die parkeernorm gebaseerd op ongefundeerde aannames en een dubbeltelling van een afslagfactor. Omdat het onderhavige bestemmingsplan deel uitmaakt van deze reeks ontwikkelingen beperken wij ons nu tot een zienswijze op de te lage parkeernorm, alsmede de dubieuze samenwerking tussen de Gemeente Den Haag en ontwikkelaar Stebru.

Dat wij ons in deze zienswijze beperken tot deze twee factoren neemt niet weg dat onze bezwaren nog steeds samenhangen met de andere genoemde factoren, zoals de omvang, de programmering en het verlies van groen en speelruimte.

1 Parkeren:

Paragraaf 5.5.1. van de toelichting op het bestemmingsplan stelt:

Zoals in paragraaf 4.4.2.3 is toegelicht, wordt in de ontwikkeling een parkeergarage mogelijk gemaakt met 205 parkeerplaatsen. Deze parkeergarage is voldoende om de parkeerbehoefte die het bouwplan genereerd rekening houdend met mogelijkheden voor dubbelgebruik en reductie vanwege mobiliteitsalternatieven. Het gebied wordt aangewezen als gebied met gereguleerd parkeren en bij toepassing van reductie komen bewoners en bedrijven niet in aanmerking voor bewoners- of bedrijfsparkervergunningen. Deze parkeerbehoefte wordt derhalve niet afgewenteld op het openbaar gebied zodat dit niet tot een toename van de parkeerdruk leidt.

Voor de onderbouwing van de door de gemeente vastgestelde conclusies verwijst zij naar het onderzoek van Ecorys, "parkeerbehoefte Levels" zoals opgenomen in bijlage 7 van de toelichting op het bestemmingsplan.

Volgens onze zienswijze is de onderbouwing in het bestemmingsplan onvoldoende en de getrokken conclusies onjuist.

A De parkeergarage met 205 plaatsen is absoluut niet voldoende.

B Door de onderbouwing uitsluitend te baseren op cijfers en percentages blijven een aantal inhoudelijke zaken onderbelicht en is onvoldoende aangetoond dat parkeerdruk niet wordt afgewenteld op de omgeving.

De punten A en B zetten wij als volgt uiteen:

A De parkeergarage met 205 plaatsen is absoluut niet voldoende:

Voor de vaststelling van de algemene parkeernorm in Den Haag zoals uitgewerkt in de Nota Parkeernormen Den Haag 2021 (RIS309940) is ruimte geboden aan ontwikkelaars om het aantal autoparkeerplaatsen te verlagen t.o.v. de basisnorm van de nota.

In paragraaf 3.4 van deze nota staat onder a) "de aanvrager een ontwikkeling wil realiseren binnen een straal van 500 meter van station Moerwijk, station Mariahoeve, station Ypenburg en openbaar vervoer knooppunt Leidschenveen wordt gerealiseerd, op voorwaarde dat dit gebeurt met maximaal 25% van de autoparkeervraag;"

Het is opmerkelijk dat de algemene parkeernota in §3.4 al expliciet vermeldt dat gebouwen binnen een straal van 500 meter van het station mogen worden gerealiseerd met een parkeernorm die wordt verlaagd, echter tot een maximum verlaging van 25%. Project Levels staat binnen een straal van 500 meter van één van de genoemde stations. Daarmee zou de maximale afslag 25% zijn.

Echter geeft de algemene nota in § 3.5 de mogelijkheid: "In aanvulling op artikel 3:4 en artikel 3:1 is het toegestaan om de inzet van mobiliteitsalternatieven onderling en met dubbelgebruik te combineren tot maximaal 75 procent van de oorspronkelijke autoparkeeraanvraag.

De basisparkeerbehoefte volgens Ecorys is 361 plaatsen. (pag 6, rapport Ecorys).

In de parkeergarage zijn 205 plaatsen, waarvan 3 stuks voor het plaatsen van deelauto's.

Omdat die deelauto's onderdeel zijn van de voorzieningen die aangewend worden voor de parkeerafslag, zijn dus feitelijk 202 plaatsen beschikbaar voor de eigen auto's van bewoners, ondernemers en/of klanten. Daarmee is feitelijk een afslagfactor van 44,05% behaald.

Dan wordt de maximale factor uit paragraaf 3:4 dus overschreden. Met 25% van 361 plaatsen zou de parkeergarage 270,75 plaatsen moeten bevatten, aangevuld met 3 plaatsen voor de deelauto's, en afgerond, dus 274 plaatsen.

Voor project Levels is dus gebruik gemaakt van paragraaf 3.5 die een uitzondering mogelijk maakt tot maximaal 75% van de oorspronkelijke autoparkeervraag. Daarmee zou het gecombineerd aanbod van vervoersalternatieven een grotere afslag mogelijk maken.

Daarmee ontstaat de belangrijkste en meest invloedrijke dubbelgebruik van afslagfactoren:

Enerzijds valt Levels expliciet binnen de categorie van §3.4, met een maximum afslag van 25% als gevolg van de nabijheid van een NS station. Anderzijds beroept de gemeente zich op §3.5 met als voornaamste argument dat het NS station een "vervoersalternatief" is.

Naast deze dubbele aanwending van het aanwezige station is door de bewoners vastgesteld dat de aanwezigheid van een station in de praktijk helemaal niet betekend dat er daadwerkelijk sprake is van een lagere behoefte aan autoparkeerplekken.

De afslag van parkeerfactoren is in de praktijk onvoldoende aangetoond.

Een grondig onderzoek van de bestaande bebouwing in de directe omgeving van het betreffende station toont aan dat de daadwerkelijke parkeerbehoefte juist groter is dan de algemene norm. Bestaande woongebouwen die zich op gelijke afstand tot station Moerwijk bevinden en vergelijkbare bewoners huisvesten kennen op dit moment een véél hogere parkeernorm. In de dagelijkse praktijk is de parkeerdruk zo hoog dat in de avond en nachten vele stoepen en groenstroken oneigenlijk gebruikt worden als parkeerplek. We verwijzen u daarvoor naar de bijlagen bij deze zienswijze:

Bijlage 1: overzicht van de onderzochte gebieden.

Bijlage 2: parkeeraanlyse Mariaburcht. hoek Erasmusweg en Troelstrakade.

Bijlage 3: parkeeraanlyse Willem Dreespark, hoogbouwflats.

Bijlage 4: parkeeraanlyse Hildebrandstraat ter hoogte van station Moerwijk

Bijlage 5: parkeeraanlyse Moerwijk Oost vanuit het station gezien achter Levels.

De belangrijkste conclusie uit onze eigen parkeeronderzoeken is dat vergelijkbare bewoning een parkeerbehoefte kent van rond de 0.8 parkeerplaatsen per woning. De onderzochte woongebouwen hebben een vergelijkbare afstand tot het station en hebben ook redelijk vergelijkbare woningtypen en groepen bewoners. Wij zijn op basis van deze analyse van mening dat het verlagen van de norm volstrekt geen adequate wijze is om te voorzien in een reële parkeerbehoefte. De verlaagde parkeernorm is een weergave van de politieke wens om het autogebruik in Den Haag minder aantrekkelijk te maken zodat de bewoners kiezen voor collectief vervoer of fiets. Met dat beleid houdt de gemeente geen rekening met twee basale feiten die van belang zijn voor de bewoners:

- 1 Steden zijn van oudsher ontstaan door het samenkomen van logistieke wegen. Transport van goederen en personen is bestaansrecht van steden.
- 2 Juist in de armere wijken (waarvan Moerwijk een bekend voorbeeld is) woont een relatief hogere concentratie personen die voor het inkomen afhankelijk is van auto's. We noemen als voorbeeld taxichauffeurs, pakketbezorgers, rijsschoolhouders, loodgieters, bouwvakkers, (ambulante) handelaren, koeriers. Alle grote pakketbezorgers maken tegenwoordig gebruik van zzp-bezorgers met eigen bussen, en die wonen juist in dit soort wijken.

Indien de werkelijke parkeerbehoefte van Levels vergelijkbaar is met de onderzochte woongebouwen in de directe omgeving, zal de parkeerbehoefte dus wel degelijk worden afgewenteld op de omgeving. Wii stellen dat de gemeente voor Levels de basisparkeernorm moet hanteren, te weten 361 autoparkeerplaatsen.

B Door de onderbouwing uitsluitend te baseren op cijfers en percentages blijven een aantal inhoudelijke zaken onderbelicht en is onvoldoende aangetoond dat parkeerdruk niet wordt afgewenteld op de omgeving.

Een van de belangrijkste factoren om het aantal autoparkeerplaatsen naar beneden bij te stellen is het zogenaamde dubbelgebruik. Dat is zelfs een voorwaarde zoals gesteld in 3.5 van de Haagse parkeernota.

In het bestemmingsplan zijn uitsluitend kwantitatieve aspecten vermeld en betrokken bij de onderzoeken en onderbouwingen. Daarmee blijven een aantal zaken buiten beschouwing die in gebruik ernstige verstoring van effectief dubbelgebruik veroorzaken.

B.1: Toegangsbeheer garage:

De gemeentelijke parkeerregulering voorziet in een parkeertarief in de avonduren. Overdag is het kosteloos. Op die regulering wordt toegezien door de dienst parkeerbeheer door surveillance met geautomatiseerde kentekenscanners. De combinatie van de parkeergarage met een parkeerregime leidt tot de volgende situatie:

Indien de parkeergarage toegankelijk is d.m.v. een slagboom, zal ook het gebruik van de parkeergarage overdag tot kosten voor de gebruiker leiden. Het is aannemelijk dat auto's van klanten, medewerkers en dienstverleners (verhuizingen, logistiek, installatieservice) van de bedrijven en bewoners de auto's in de omgeving op straat parkeren. Zij hebben immers geen toegang tot de parkeergarage, of mijden die omdat parkeren langs de straat kosteloos is. Andersom gesteld, indien de garage overdag onbelemmerd en kosteloos toegankelijk is, zal dit onvermijdelijk leiden tot oneigenlijk gebruik, mede door de nabijheid van het station, en omdat de dienst parkeerbeheer niet zal/kan controleren in de garage. Het bestemmingsplan zal dus moeten voorzien in een aanvullende bindende richtlijn voor het gebruik van de parkeergarage:

De kosten voor en de toegankelijkheid van de parkeergarage zullen volledig gelijk moeten zijn aan de kosten voor de parkeerregulering door de gemeente op openbaar gebied, zowel overdag als in de avond/nacht. Er moet worden vermeden dat parkeerders kosten kunnen besparen door in de buurt te parkeren. Ook moet worden vermeden dat de garage op oneigenlijke manier kan worden benut door bijvoorbeeld treinreizigers.

B.2: Minder valide plekken:

In de algemene parkeernota en in het bestemmingsplan wordt vermeld dat bewoners en ondernemers geen vergunning kunnen krijgen voor een parkeerplek langs de openbare weg.

Strijdig hiermee is de nota "Verordening parkeerregulering en parkeerbelastingen Den Haag 2022 (RIS309977)". Volgens paragraaf 3.3.2. en 3.2.3. kan elke bewoner een individuele gehandicaptenparkeerplaats aanvragen, mits hij daartoe aan de voorschriften voldoet. Ook bewoners van Levels kunnen dus in de toekomst aanspraak maken op een dergelijke parkeerplaats. In het bestemmingsplan is niet bepaald dat deze gehandicaptenparkeerplaatsen in de besloten parkeergarage moeten worden aangeboden.

Indien dit wel de bedoeling is, dient dit:

I) Duidelijk vermeld te zijn in het bestemmingsplan.

II) Gevolgen hebben voor het dubbelgebruik. Een gehandicaptenparkeerplaats is immers gereserveerd op kenteken.

Indien deze gehandicaptenparkeerplaatsen niet aangeboden worden in de garage, zal de gemeente deze alsnog moeten aanbieden langs de openbare weg, waarmee de parkeerdruk dus wel wordt afgewenteld op de omgeving.

Het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen laat zich moeilijk becijferen. Er zijn voorbeelden van straten waar 7 van de 9 beschikbare plaatsen op kenteken zijn gereserveerd. (Meyerstraat, ook een ontwikkellocatie van Stebru met een gigantisch parkeerprobleem).

Daarnaast zijn er diverse krantenartikelen, raadvragen en zelfs een TV uitzending geweest over het opvallend aantal gehandicaptenparkeerplaatsen in Schilderswijk.

Een concreet voorbeeld uit onze woonomgeving is de seniorenflat boven de COOP aan het Heeswijkplein in Den Haag. Die omvat 30 woningen, en heeft 4 op kenteken gereserveerde gehandicaptenplaatsen. Ons woonblok aan de Assumburgweg, Swanenburgstraat en Schoonhetenstraat omvat 30 woningen en heeft 5 gereserveerde plekken. Eerdere onderzoeken (AD, 29 januari 2021) hebben aangetoond dat er samenhang bestaat tussen het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen en de parkeerdruk in de wijk. Immers, alleen een gebrek aan plaatsen maakt het aanvragen en bekostigen van een dergelijke plek noodzakelijk. Afgeleid uit het door ons uitgevoerde parkeeronderzoek stellen wij dat ongeveer 10 gehandicaptenplaatsen nodig zijn op 100 woningen. Daarmee zou in het geval van Levels het aantal MIVA plaatsen kunnen oplopen tot 55.

Onze zienswijze is dat de garage berekend moet worden op minstens 55 gehandicaptenplaatsen en dat de berekening van het aantal autoparkeerplaatsen moet worden bijgesteld op enkelgebruik van deze plekken.

B.3: Laadplekken en brandveiligheidsvoorzieningen voor elektrische voertuigen.

Ook dit aspect is geheel niet vermeld in het bestemmingsplan, en heeft het in zich om een factor te zijn die als parkeerdruk wordt afgewenteld op de omgeving. Het bestemmingsplan voorziet in een grootschalige bouwlocatie die zomaar 3 tot 4 jaar vergt tot oplevering. Ook als de verdere procedures spoedig doorlopen worden komt de opleverdatum wellicht rond het jaartal 2028.

De EU en ook Nederland hebben wetgeving in voorbereiding dat rond 2030 uitsluitend nieuwe elektrische voertuigen mogen worden verkocht. Voor 2e hands EV's is een subsidieregeling in voorbereiding. De elektrificatie van het wagenpark zal hoe dan ook een versnelling kennen. Het bestemmingsplan geeft niet aan dat er in de garage laadcapaciteit moet zijn, en dus ook niet voor hoeveel auto's. Daarnaast is het niet denkbeeldig dat er vanwege problemen met brandveiligheid en verzekeringsrisico's beperkende maatregelen ontstaan voor het laden van EV's in overdekte garages. Ook is het niet denkbeeldig dat de elektrische aansluiting van de locatie op het landelijk netwerk helemaal niet toereikend is voor zoveel laadplekken in de garage. Wij achten het daarom noodzakelijk dat in het bestemmingsplan wordt bepaald dat de garage minimaal plek moet bieden aan 50 plekken met laadvoorziening. Dat getal is afgeleid van de verwachting dat rond de oplevering minimaal 40 % van de auto's een EV is. Tevens achten wij het noodzakelijk in het bestemmingsplan bepaald moet worden dat de garage op korte en lange termijn geschikt moet worden gemaakt en gehouden voor het plaatsen en laden van EV's, ook als er sprake is van veranderende wetgeving of aanvullende eisen van bijvoorbeeld verzekeraars en/of hulpdiensten.

Onze zienswijze is dat in de toekomst de garage afdoende laadvoorzieningen moet bieden om te voorkomen dat bewoners of ondernemers van Levels een laadvoorziening op openbare parkeerplaatsen aanvragen, en deze ook krijgen. Ook moet worden vastgelegd dat de garage van voldoende veiligheidsvoorzieningen wordt voorzien om EVs te laden en parkeren, ook als vanuit de wetgeving en/of verzekeraars/hulpverleners aanvullende eisen op het gebied van brandveiligheid gesteld worden.

B.4: Overige uitzonderingen:

Tenslotte is er nog een categorie met uitzonderingen die in de toekomst geen gebruik kunnen maken van de parkeergarage. We noemen in deze categorie als voorbeeld:

- Bedrijfswagens (bussen) die te hoog en/of lang zijn voor de parkeergarage.
 - Auto's met LPG tank, hetgeen in vele parkeergarages niet is toegestaan vanwege explosiegevaar.
- Hoewel het in deze categorieën verhoudingsgewijs niet om grote aantallen gaat, willen we deze toch noemen. Momenteel rijdt ongeveer 1 % van alle auto's op LPG. Uitgaande van de betrokkenheid van ongeveer 360 auto's (205 plaatsen met dubbelgebruik) zouden het dus 3 à 4 auto's met LPG worden. Volgens het CBS staan er ongeveer 1 miljoen bedrijfswagens geregistreerd. Ze vormen daarmee ongeveer 12% van het totaal aantal auto's. Daarmee kan het aantal bedrijfswagens bij Levels oplopen tot ongeveer 40. Als van die 40 bedrijfswagens 10 stuks te groot zijn voor de garage kunnen die alleen geparkeerd worden in de omgeving.

Deze categorie zou dus kunnen leiden dat tot circa 10 tot 14 auto's in de omliggende woonstraten worden geparkeerd, waarmee parkeerdruk wordt afgewenteld op de omgeving. Wij stellen dat in het bestemmingsplan dus moet worden bepaald dat de parkeergarage ook plaats moet bieden aan deze categorie auto's.

2 De samenwerking tussen De Gemeente Den Haag en ontwikkelaar Stebru BV.

Wij constateren in de samenwerking tussen de Gemeente Den Haag en ontwikkelaar Stebru een verstrengeling van belangen. Dat heeft zich gedurende het voorjaar van 2023 ontwikkeld in de vorm van smeergeld en "ongewenste beïnvloeding". Wij lichten dat als volgt toe:

- De samenwerkingsovereenkomst tussen De Gemeente Den Haag en Stebru geeft aan dat de Gemeente zorgdraagt voor: *"de benodigde gemeentelijke planologische procedures ter vaststelling van het benodigde bestemmingsplan en het met inachtneming van wettelijke termijnen voortvarend kunnen doorlopen van de gemeentelijke procedures ter verkrijging van de benodigde vergunningen voor het project"*
- Op 24 mei 2022 heeft de gemeentelijke bezwaarcommissie ons bezwaar ongegrond verklaard wat gericht was tegen de verstrekte omgevingsvergunning. Ons bezwaar was op dat moment in hoofdzaak gericht tegen het verstrekken van een omgevingsvergunning terwijl de zaak tegen het bestemmingsplan bij de RvS op dat moment nog in afwachting was van de uitspraak. De zitting bij de RvS had al enkele weken daarvoor plaatsgevonden, dus een uitspraak was ophanden.
- Inderdaad ontvingen alle partijen op 1 juni de uitspraak van de RvS waarin de bezwaren van de bewoners op het gebied van parkeren gegrond zijn verklaard.
- Direct daarna hebben we bij de Rechtbank Den Haag weer beroep aangetekend tegen het afwijzen van ons bezwaar, met de eis om de verstrekte omgevingsvergunning in te trekken. Deze rechtszaak is tot op de dagtekening van deze zienswijze nog in afwachting van een zitting.
- Ontwikkelaar Stebru heeft bij monde van dhr Robert Steenbrugge aan ondergetekende aangeboden om de som van € 100.000, -- vrij te maken voor het herhuisvesten van de sportverenigingen in de oude brandweerkazerne. Dit echter onder voorwaarde dat wij het beroep tegen de omgevingsvergunning zouden intrekken. Het aannemen van dit aanbod zou ons verplichten om onze bezwaren in te trekken.

Het afwijzen van het bod geeft een schuldgevoel richting de sporters, mensen die ons na aan het hart liggen. Dit is een ongewenste vorm van beïnvloeding, hetgeen ik ook kenbaar heb gemaakt aan een journalist van het AD. Dit heeft geleid tot een hele reeks ontwikkelingen.

- o De journalisten hebben grondig onderzoek verricht en wederhoor verzameld, waarin het gedane voorstel is bevestigd.
- o Het artikel is geplaatst in het AD.
- o Over het artikel zijn raadsvragen gesteld aan het college van Den Haag, waar de wethouder stelt dat de Gemeente Den Haag volledig buiten spel staat bij het gedane voorstel voor de € 100.000, -- ter beïnvloeding.
- Onze zienswijze is dat de Gemeente Den Haag helemaal niet vrijuit gaat. De rechtszaak is immers gericht tegen de Gemeente Den Haag als verstrekker van de omgevingsvergunning. Het is ook de taak van de Gemeente Den Haag om procedures voortvarend te doorlopen, en het ingestelde beroep is dus rechtstreeks in het belang van de Gemeente Den Haag. Als de ontwikkelaar namens het samenwerkingsverband een voorstel doet om een bezwaarmaker te bewegen een beroep tegen de Gemeente in te trekken, is de Gemeente Den Haag op z'n minst medeverantwoordelijk voor de ongewenste wijze van beïnvloeding.
- De door politieke partijen schriftelijk gestelde raadsvragen zijn beantwoord. Uit de antwoorden van B&W blijkt dat ze van mening zijn dat aannemers in de rol van vergunninghouder vrij zijn om met anderen te onderhandelen en een poging te wagen bezwaren weg te nemen. Daarmee stelt de gemeente bij monde van haar burgemeester dat ze het normaal vinden dat een aannemer geld biedt voor bijvoorbeeld een parkeerplek of wat dan ook, teneinde bezwaarmakers te beïnvloeden. Dat is een kwalijke zaak!

Bovengenoemde uiteenzetting is gebaseerd op vele onderliggende stukken, zoals het krantenartikel, de samenwerkingsovereenkomst, de diverse stukken van bezwaar, afwijzing en beroep. Om deze zienswijze leesbaar te houden hebben we ervoor gekozen deze niet als bijlage toe te voegen. Desgewenst kunnen wij u kopieën toezenden.

Inzake de samenwerking tussen de Gemeente en de ontwikkelaar Stebru stellen wij dat bij vergelijkbaar gedrag door bijvoorbeeld een onderaannemer of medewerker van de Gemeente Den Haag, er onverkort zou worden overgaan tot sancties. Het is onze zienswijze dat De Gemeente Den Haag ook in dit geval medeverantwoordelijkheid draagt en verregaande maatregelen moet treffen om dit te sanctioneren. De suggestie van ons is om de samenwerkingsovereenkomst te ontbinden zodat de gemeente weer onafhankelijk kan optreden in de rol als dienaar van het algemeen belang. In het vertrouwen dat onze zienswijze afdoende is toegelicht en onderbouwd rekenen wij op een adequate aanpassing van het bestemmingsplan in lijn met deze zienswijze. Om tot effectieve aanpassingen te komen zijn wij gaarne bereid met u in overleg te treden."

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

a. Zienswijze

In de parkeergarage zijn 205 plaatsen, waarvan 3 voor het plaatsen van deelauto's. Omdat de deelauto's onderdeel zijn van de voorzieningen die aangewend worden voor de parkeerafslag, zijn feitelijk 202 plaatsen beschikbaar voor de eigen auto's van bewoners, ondernemers en klanten. Daarmee is feitelijk een afslagfactor van 44,05% behaald.

Dan wordt de maximale factor uit paragraaf 3:4 overschreden. Met 25% van 361 plaatsen zou de parkeergarage 270,75 plaatsen moeten bevatten, aangevuld met 3 plaatsen voor deelauto's, afgerond 274 plaatsen.

Voor project Levels is gebruik gemaakt van paragraaf 3.5 die een uitzondering mogelijk maakt tot maximaal 75% van de oorspronkelijke autoparkeervraag. Daarmee zou het gecombineerde aanbod vervoersalternatieven een grotere afslag mogelijk maken.

Reactie

In de Nota parkeernormen Den Haag 2021 is in artikel 3.1 bepaald dat de berekende autoparkeervraag naar beneden kan worden bijgesteld als de initiatiefnemer aantoont dat de parkeerplaatsen in de aan te leggen parkeervoorziening voor meerdere functies met verschillende aanwezigheidsprofielen op basis van de aanwezigheidspercentages van het CROW (zie bijlage 5 bij de nota) kunnen worden gebruikt (aangeduid als dubbelgebruik). Verder zijn in artikel 3.4 van de Nota mogelijkheden opgenomen voor de inzet van mobiliteitsalternatieven ter reducering van de autovraag (OV, deelauto's, deelbakfietsen of een ander hoogwaardig mobiliteitsalternatief). Deze zijn per reductiemogelijkheid aan maximale percentages gekoppeld. In artikel 3.5 van de Nota is bepaald dat het is toegestaan om de inzet van mobiliteitsalternatieven onderling en met dubbelgebruik te combineren. Daarbij geldt wel als randvoorwaarde dat dat tot maximaal 75% van de oorspronkelijke autoparkeervraag mag worden gedaan.

In de zienswijze wordt terecht geconstateerd dat dubbelgebruik en de inzet van de verschillende mobiliteitsalternatieven kunnen worden gecombineerd en daarmee kunnen leiden tot een grotere reductie dan alleen 25% vanwege de ligging nabij station Moerwijk.

Dit beleid is gerechtvaardigd omdat elk van de genoemde reductiemogelijkheden (dubbelgebruik, OV, deelauto's, deelbakfietsen en andere hoogwaardige mobiliteitsalternatieven) een eigen effect heeft op de parkeervraag van een project. Als dubbelgebruik mogelijk is, een ontwikkeling nabij een station wordt gerealiseerd én deelauto's en deelbakfietsen worden toegepast (zoals in voorliggend geval) dan zal de parkeervraag lager zijn dan wanneer de ontwikkeling alleen in de nabijheid van een station wordt gerealiseerd zonder toepassing van deelauto's en deelbakfietsen.

In artikel 3.5 is als gezegd voorgeschreven dat er nooit verder gereduceerd mag worden dan 75% van de oorspronkelijke parkeervraag. Met een parkeergarage voor 205 parkeerplaatsen wordt (ruimschoots) aan dit vereiste voldaan (75% van de oorspronkelijke parkeervraag van 495 parkeerplaatsen is 372. Er vindt een reductie van 290 parkeerplaatsen plaats (495-205), wat neerkomt op 59%.

b. Zienswijze

Enerzijds valt Levels binnen de categorie van §3.4, met een maximum afslag van 25% als gevolg van de nabijheid van een NS station. Anderzijds beroept de gemeente zich op §3.5 met als voornaamste argument dat het NS station een “vervoersalternatief” is.

Naast de dubbele aanwending van het station is door de bewoners vastgesteld dat de aanwezigheid van een station in de praktijk niet betekend dat er daadwerkelijk sprake is van een lagere behoefte aan autoparkeerplekken.

Reactie

Voor wat betreft het eerste punt wordt verwezen naar de reactie onder a: er is geen sprake van een dubbele aanwending van de reductie voor OV. Er zijn in het parkeerrapport – op goede gronden – verschillende reductiemogelijkheden gecombineerd. Het combineren van mobiliteitsalternatieven onderling is toegestaan op grond van artikel 3.5 van de Nota parkeernormen Den Haag 2021.

Voor zover wordt gesteld dat de aanwezigheid van een treinstation in de werkelijkheid niet een lagere behoefte aan autoparkeerplaatsen oplevert geldt het volgende. In Nederlandse steden en ook in Den Haag is de keuze om gebieden rondom stations te verdichten een bewuste keuze. Het openbaarvervoersysteem geldt als ruggengraat en aanjager van de stedelijke ontwikkelingen. Het mobiliteitsaanbod dat er al is, is de reden om het gebied te ontwikkelen waarbij het de bedoeling én de ervaring is dat (nieuwe) bewoners die binnen een afstand van 500 meter van een station wonen, ook gebruik maken van dit mobiliteitsaanbod. Een reductie van 25% vanwege de nabijheid van het treinstation is gerechtvaardigd. Daarbij geldt dat het reductiepercentage niet gaat over parkeerdruk rond stations maar over het feit dat (nieuwe) bewoners en bedrijven in de buurt van een station eerder overgaan tot OV-gebruik in plaats van autobezit en gebruik.

Het door indiener uitgevoerde onderzoek maakt het aantal woningen en het aantal parkeerplaatsen in de wijk inzichtelijk (overigens deels ook buiten een afstand van 500 meter vanaf station Moerwijk). Het onderzoek is vooral een constatering. Er is geen onderzoek uitgevoerd naar het aantal personen uit de wijk dat gebruik maakt van de trein noch naar adressendichtheid en autobezit per huishouden in de nabijheid van stations. Het onderzoek is daarom niet bruikbaar om de stelling te onderbouwen dat de aanwezigheid van een station in de praktijk niet betekent dat er daadwerkelijk sprake is van een lagere behoefte aan autoparkeerplekken.

Tot slot wordt naar aanleiding van deze zienswijze nog opgemerkt dat de zorgen over de toepassing van de reductie van 25% ook niet nodig zijn omdat in dit gebied een parkeerregime wordt ingevoerd en de bewoners en bedrijven in het plan Levels niet in aanmerking komen voor een bewonersvergunning of bedrijfsvergunning. Dit is vastgelegd (en geborgd) in artikel 3.6 van de Nota parkeernormen Den Haag 2021 en in artikel 4.2.1 en 4.2.4 van de Regeling parkeerregulering en parkeerbelastingen Den Haag 2022. In het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen op grond waarvan het verboden is de woningen en voorzieningen in het plangebied in gebruik te nemen of te geven, voordat er in de wijk Moerwijk Oost gereguleerd parkeren is ingevoerd. De invoer van een parkeerregime in dit gebied zal ook gevolgen hebben voor de bestaande parkeerdruk in dit gebied in de zin dat deze lager zal worden. Ook in zoverre is het onderzoek van indiener niet maatgevend voor de besluitvorming, dit onderzoek houdt immers geen rekening met deze omstandigheid.

Opgemerkt wordt dat het parkeerregime in de wijk Moerwijk Oost alleen in de avond/nacht van toepassing zal zijn. Dit zijn de perioden waarin de parkeerdruk in de wijk het hoogst is. Het instellen van een parkeerregime zal naar verwachting tot een daling van de parkeerdruk leiden.

Onderzoek laat verder zien dat er in de ochtend en middag nog parkeercapaciteit beschikbaar is.

c. Zienswijze

De daadwerkelijke parkeerbehoefte is groter dan de algemene norm. In de dagelijkse praktijk is de parkeerdruk zo hoog dat in de avond en nachten veel stoepen en groenstroken oneigenlijk gebruikt worden als parkeerplek. Uit eigen onderzoek kent vergelijkbare bewoning een parkeerbehoefte van 0,8 parkeerplaats per woning. Het verlagen van de norm is geen adequate wijze om te voorzien in een reële parkeerbehoefte. De verlaagde parkeernorm is een weergave van een politieke wens om het autogebruik in Den Haag minder aantrekkelijk te maken, zodat bewoners kiezen voor collectief vervoer of fiets.

Met dat beleid houdt de gemeente geen rekening met twee feiten die van belang zijn:

1. Steden zijn van oudsher ontstaan door het samenkomen van wegen. Transport van goederen en personen is bestaansrecht van steden.

2. Juist in de armere wijken woont een relatief hogere concentratie personen die voor het inkomen afhankelijk is van auto's.

Indien de werkelijke parkeerbehoefte van Levels vergelijkbaar is met de onderzocht woongebouwen in de directe omgeving, zal de parkeerbehoefte worden afgewenteld op de omgeving. Wij stellen dat de gemeente voor Levels de basisparkeernorm moet hanteren, te weten 361 parkeerplaatsen.

Reactie

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie onder punt b. Er is gebruik gemaakt van de in parkeerbeleid neergelegde – en gerechtvaardigde – reductiemogelijkheden. Het onderzoek waaraan indiener refereert kan om verschillende redenen niet ten grondslag worden gelegd aan de parkeerbehoefte voor deze nieuwe ontwikkeling. Het geeft geen inzicht in de adressendichtheid en autobezit per huishouden en gebruik van OV door bewoners en bedrijven die binnen 500 meter afstand van treinstation Moerwijk wonen. Los daarvan geldt dat de parkeerdruk in Moerwijk Oost door het invoeren van een parkeerregime zal afnemen, doordat er alleen nog vergunninghouders in de wijk kunnen parkeren. Dit bestemmingsplan faciliteert een verdichting nabij een station. Met flankerende maatregelen – het instellen van een parkeerregime – worden knelpunten voor parkeren voorkomen. De parkeerdruk van de ontwikkeling die het bestemmingsplan mogelijk maakt wordt dus niet afgewenteld op de directe omgeving. Het parkeerbeleid en de vaststelling van dit bestemmingsplan zijn op dit punt in lijn met de keuzes die de gemeente heeft gemaakt in de Haagse Nota Mobiliteit die erop zijn gericht om bewust te kiezen en slim te organiseren. De ruimte om wegen te verbreden en meer parkeerplaatsen aan te leggen is beperkt.

De ontwikkeling van Levels is niet te vergelijken met andere complexen, omdat bij deze woningen aan de voorkant al duidelijk is dat men geen parkeervergunning krijgt om te parkeren in openbaar gebied, terwijl dat bij de bestaande wooncomplexen helemaal niet aan de orde was.

Oneigenlijk gebruik van stoepen en groenstroken is een handhavingskwestie. Geadviseerd wordt, wanneer dit zich voordoet hierover een melding te doen.

d. Zienswijze

Een van de belangrijkste factoren om het aantal autoparkeerplaatsen naar beneden bij te stellen is dubbelgebruik. Dat is zelfs een voorwaarde, gesteld in §3.5 van de parkeernota.

In het bestemmingsplan zijn uitsluitend kwantitatieve aspecten vermeld en betrokken bij de onderzoeken en onderbouwingen. Een aantal zaken die in gebruik ernstige verstoring van effectief dubbelgebruik veroorzaken blijven buiten beschouwing.

De parkeerregulering voorziet alleen in een parkeertarief in de avonduren. Het is aannemelijk dat auto's van klanten, medewerkers en dienstverleners van bedrijven en bewoners de auto overdag op straat parkeren. Zij hebben geen toegang tot de parkeergarage of mijden die omdat parkeren op straat kosteloos is.

Indien de garage overdag onbelemmerd en kosteloos toegankelijk is, zal dit leiden tot oneigenlijk gebruik, mede door de nabijheid van het station. Het bestemmingsplan zal moeten voorzien in een aanvullende bindende richtlijn voor het gebruik van de parkeergarage.

De kosten voor de parkeergarage zullen gelijk moeten zijn aan de kosten voor parkeerregulering in openbaar gebied, zowel overdag als in de avond/nacht. Er moet worden vermeden dat parkeerders kosten kunnen besparen door in de buurt te parkeren. Ook moet worden vermeden dat de garage op een oneigenlijke manier kan worden benut door bijvoorbeeld treinreizigers.

Reactie

In dit geval is ten behoeve van het bestemmingsplan onderzoek gedaan en – binnen de uitgangspunten van het gemeentelijke beleid – vastgesteld dat de parkeerbehoefte die het plan genereert, in de parkeergarage kan worden opgevangen. De gevolgen van het plan zijn inzichtelijk zodat het plan kan worden vastgesteld.

In het onderzoek is rekening gehouden met de parkeerbehoefte van bewoners en bedrijven maar ook van bezoekers. Deze kan ook worden opgevangen binnen de parkeergarage die in het plan wordt gerealiseerd.

Met de toepassing van het parkeerregime (waarbij betaald parkeren ingevoerd wordt vanaf 18 uur) wordt voorkomen dat de bewoners en bedrijven hun auto op straat zullen parkeren.

Dat dit parkeerregime alleen in de avond/nacht van toepassing is, zo leert de ervaring, doet daar niet aan af. Het is namelijk niet aannemelijk dat bewoners die geen gebruik (kunnen) maken van de parkeergarage wel een auto aanschaffen die zij vervolgens alleen overdag op straat parkeren. Voor zover dat zo zou zijn, behoeft dat bovendien geen probleem te zijn. In de huidige situatie (dus zonder een parkeerregime) is er binnen de wijk op een werkdag ochtend en werkdag middag ruimte voor een toename. De verwachting is bovendien dat de parkeerdruk zal afnemen na het instellen van een parkeerregime. In Moerwijk Noord waar het parkeerregime al eerder is ingevoerd, is de parkeerdruk op deze momenten 47% (dit was voor invoering 75% (telling januari 2019)). Er worden kortom geen problemen verwacht vanwege het feit dat het parkeerregime alleen wordt toegepast in de avond/nacht.

Daarbij wordt opgemerkt dat de keuze om het parkeerregime alleen in te voeren in de avond/nacht is ingegeven door de wens om geen onnodige belemmeringen op te werpen voor bijvoorbeeld mantelzorgers, buurtwinkels en scholen die hun auto overdag willen parkeren. Parkeeronderzoek laat zien dat hier geen problemen van behoeven te worden verwacht, omdat er nog ruimte voor een toename is.

Voor wat betreft het gebruik van de parkeergarage geldt dat de Nota Parkeren Den Haag 2021 in artikel 4.1 de mogelijkheid biedt om randvoorwaarden te stellen aan het gebruik van de parkeergarage. Daarmee kunnen zaken rond de toegang tot de parkeergarage indien nodig geregeld worden. Er is geen aanleiding of grondslag om voor dit (uitvoerings)aspect regels op te nemen in het bestemmingsplan.

e. Zienswijze

Bewoners en ondernemers kunnen geen vergunning krijgen voor een parkeerplek op de openbare weg. Echter, elke bewoner kan een individuele gehandicaptenparkeerplaats aanvragen, mits aan de voorschriften voldaan wordt. Ook bewoners van Levels kunnen aanspraak maken op een dergelijke parkeerplaats. In het bestemmingsplan is niet bepaald dat gehandicaptenparkeerplaatsen in de parkeergarage moeten worden aangeboden. Indien dit wel de bedoeling is dan dient dit vermeld te zijn in het bestemmingsplan, gevolgen hebben voor het dubbelgebruik. Een gehandicaptenparkeerplaats is immers gereserveerd op kenteken.

Indien deze parkeerplaatsen niet aangeboden worden in de garage, maar langs de openbare weg, wordt er wel parkeerdruk afgewenteld op de omgeving.

Het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen laat zich moeilijk becijferen. In het geval van Levels zou het aantal plaatsen kunnen oplopen tot 55.

De garage moet berekend worden op minstens 55 gehandicaptenparkeerplaatsen. De berekening van het aantal autoparkeerplaatsen moet worden bijgesteld op enkelgebruik van deze plekken.

Reactie

De berekening van de parkeerbehoefte is gebaseerd op de uitgangspunten uit het parkeerbeleid Nota parkeernormen Den Haag 2021. In artikel 5.1 is bepaald dat bij sociaal-maatschappelijke voorzieningen, met een autoparkeereis van minimaal 15 autoparkeerplaatsen, minimaal 2% van de parkeereis wordt uitgevoerd als gehandicaptenparkeerplaats (met een minimum van 1 parkeerplaats). Verder is in dit artikel bepaald dat in parkeervoorzieningen met meer dan 50 parkeerplaatsen bij appartementencomplexen goed toegankelijke gehandicaptenparkeerplaatsen worden aangelegd.

Onder sociaal-maatschappelijke voorzieningen wordt verstaan, voorzieningen als onderwijsvoorzieningen, begraafplaatsen, crematoria, (para)medische voorzieningen en verpleegvoorzieningen, verzorgingshuizen, kinderopvang, buurt- en wijkcentra, welzijnsvoorzieningen, sociale voorzieningen, overheidsvoorzieningen, culturele voorzieningen, sportvoorzieningen en voorzieningen van openbaar nut.

Het bestemmingsplan maakt maximaal 1.620 m² welzijnsvoorzieningen mogelijk. De normatieve parkeerbehoefte voor welzijnsfuncties is 46 parkeerplaatsen. Op basis van het parkeerbeleid zal 1 parkeerplaats als gehandicaptenparkeerplaats ten behoeve van de voorzieningen uitgevoerd moeten worden. Het bestemmingsplan biedt ruimte aan 205 parkeerplaatsen waarvan er zes als goed toegankelijke gehandicaptenparkeerplaatsen worden aangelegd. Dit is in lijn met de richtlijnen van CROW (1 gehandicaptenparkeerplaats op 50 parkeerplaatsen ofwel 2%).

Gehandicaptenparkeerplaatsen zijn aldus verdisconteerd in de kengetallen voor zowel wonen als de andere functies en maken onderdeel uit van de totale parkeerbehoefte. Daarbij geldt dat dubbelgebruik gaat over verschillende functies. Een gehandicapte kan hier wonen, bezoeken en werken. In die zin is bij de parkeerbehoefte rekening gehouden met gehandicaptenparkeerplaatsen en doet dit niet af aan de mogelijkheden voor dubbelgebruik.

Er wordt voor wat betreft de gehandicaptenparkeerplaatsen dus voldaan aan de regels uit de Nota parkeernormen Den Haag 2021 en de richtlijnen van CROW. Daar wordt aan toegevoegd dat de stelling dat 55 parkeerplaatsen nodig zijn voor invaliden zoals indiener veronderstelt niet kan worden gevolgd.

Als aangegeven wordt een parkeerregime ingevoerd. Toekomstige bewoners van het project Levels komen niet in aanmerking voor een bewonersvergunning. Dit geldt ook voor gehandicaptenparkeerplaatsen: een aanvraag daarvoor wordt eveneens afgewezen als op eigen terrein kan worden beschikt over een parkeerplaats. Dit is vastgelegd (en geborgd) in artikel 3.6 van de Nota parkeernormen Den Haag 2021 en in artikel 3.2.3 lid 4, en 3.2.4 lid 6 van de Regeling parkeerregulering en parkeerbelastingen Den Haag 2022.

f. Zienswijze

Het aspect laadplekken en brandveiligheidsvoorzieningen voor elektrische voertuigen is geheel niet vermeld in het bestemmingsplan en heeft het in zich om een factor te zijn die als parkeerdruk wordt afgewenteld op de omgeving.

Het bestemmingsplan geeft niet aan dat er in de garage laadcapaciteit moet zijn en ook niet voor hoeveel auto's. Vanwege problemen met brandveiligheid is het denkbeeldig dat er beperkende maatregelen ontstaan voor het laden van EV's in overdekte garages. Ook is het niet denkbeeldig dat de aansluiting op het netwerk niet toereikend is voor zoveel laadplekken in de garage. Wij achten het noodzakelijk dat in het bestemmingsplan wordt bepaald dat de garage minimaal plek moet bieden aan 50 plekken met laadvoorziening.

Tevens achten wij het noodzakelijk dat in het bestemmingsplan bepaald wordt dat de garage op korte en lange termijn geschikt wordt gemaakt en gehouden voor het plaatsen en laden van EV's. De garage moet in de toekomst afdoende laadvoorzieningen bieden om te voorkomen dat bewoners of ondernemers van Levels een laadvoorziening op openbare parkeerplaatsen aanvragen en deze krijgen. Ook moet worden vastgelegd dat de garage van voldoende veiligheidsvoorzieningen wordt voorzien om EV's te laden en parkeren.

Reactie

Wanneer toepassing wordt gegeven aan reductiemogelijkheden dan hebben bewoners en bedrijven geen recht op een parkeervergunning in gereguleerd gebied. Dat geldt ook voor eigenaren van een elektrisch voertuig.

Voor wat betreft de voorzieningen voor en veiligheid van elektrisch laden in parkeergarages geldt dat dit wordt genormeerd via het bepaalde in het Bouwbesluit 2012. Er is geen aanleiding hiervoor regels op te nemen in het bestemmingsplan Kop Assumburgweg 2023.

g. Zienswijze

Er is een categorie voertuigen die in de geen gebruik kunnen maken van de parkeergarage:

- Bedrijfswagens (bussen) die te hoog en/ of te lang zijn;
- Auto's met een LPG tank.

Het gaat niet om grote aantallen, momenteel rijdt ongeveer 1% op lpg. Uitgaande van ongeveer 360 auto's (205 plaatsen met dubbelgebruik) zouden het om 3 a 4 auto's met LPG gaan.

Bedrijfswagens vormen ongeveer 12% van het totaal aantal auto's. Voor Levels zou dit oplopen tot ongeveer 40. Als van die 40 10 stuks te groot zijn voor de garage kunnen die alleen geparkeerd worden in de omgeving.

Deze categorie zou ertoe kunnen leiden dat 10 tot 14 auto's in de omliggende woonstraten worden geparkeerd, waarmee de parkeerdruk wordt afgewenteld op de omgeving. In het bestemmingsplan moet worden bepaald dat de parkeergarage ook plaats moet bieden aan deze categorie auto's.

Reactie

Parkeeroplossingen voor auto's op eigen terrein moeten voldoen aan NEN 2443. Ook kleine bestelbussen kunnen op parkeerplekken die conform NEN 2443 ontworpen zijn geparkeerd worden. Zoals hiervoor al is opgemerkt geldt dat wanneer toepassing wordt gegeven aan reductiemogelijkheden voor de autoparkeervraag, bewoners of bedrijven niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Dit geldt ook voor bedrijfswagens die te hoog en/of te lang zijn voor de parkeergarage en auto's met een LPG-tank. Deze voertuigen zullen dus niet in het openbaar gebied parkeren.

Grote bestelbussen, die een lengte hebben van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter mogen ook niet zonder meer op de openbare weg parkeren. Dat is in de APV geregeld. Het is niet toegestaan dat deze grote bestelbussen in de omliggende woonstraten worden geparkeerd. Het is aan de toekomstige VVE om te bepalen of auto's met een LPG-tank in de parkeergarage toegelaten worden. Wanneer auto's met een LPG-tank niet toegelaten worden, krijgen ze geen parkeervergunning.

h. Zienswijze

Wij constateren in de samenwerking tussen de gemeente en ontwikkelaar een verstrengeling van belangen. Dat heeft zich ontwikkeld in de vorm van smeergeld en ongewenste beïnvloeding. De wethouder stelt dat de gemeente buiten spel staat bij het gedane voorstel van €100.000,- ter beïnvloeding.

Tijdens de behandeling van het beroep tegen het eerdere bestemmingsplan heeft de gemeente toch een omgevingsvergunning afgegeven en bezwaar dat wij daartegen gemaakt hadden ongegrond verklaard. Dit terwijl de uitspraak van de Raad van State ophanden was. Ons beroep tegen het bestemmingsplan is kort daarna gegrond verklaard op het gebied van parkeren. Wij hebben direct beroep aangetekend tegen de beslissing op bezwaar en de gemeente gevraagd de omgevingsvergunning in te trekken. Deze rechtszaak is nog in behandeling. Stebru heeft € 100.000 euro aangeboden voor de sportverenigingen onder voorwaarde dat wij het beroep tegen de omgevingsvergunning zouden intrekken. Dit is een ongewenste vorm van beïnvloeding. De gemeente Den Haag gaat hierin niet vrijuit. De rechtszaak is gericht tegen de gemeente als verstrekker van de omgevingsvergunning. Het is de taak van de gemeente om procedures voortvarend te doorlopen. Als ontwikkelaar namens het samenwerkingsverband een voorstel doet is de gemeente op zijn minst medeverantwoordelijk voor de ongewenste wijze van beïnvloeding.

De gemeente stelt dat ze het normaal vindt dat een aannemer geld biedt teneinde bezwaarmakers te beïnvloeden.

De gemeente Den Haag draagt medeverantwoordelijkheid en moet verregaande maatregelen treffen om dit te sanctioneren. De suggestie is om de samenwerkingsovereenkomst te ontbinden zodat de gemeente onafhankelijk kan optreden.

Reactie

Deze zienswijze verwijst naar besluitvorming en de lopende beroepsprocedure over de omgevingsvergunning. Dit ligt niet voor in het kader van het bestemmingsplan Kop Assumburgweg 2023. Naar aanleiding van de zienswijze kan in algemene zin wel worden opgemerkt dat als een partij bezwaar maakt, de gemeente gehouden is om tijdig een besluit te nemen op dit bezwaarschrift. Daarbij is in dit geval van belang geweest dat een schorsingsverzoek ten aanzien van het eerdere bestemmingsplan was afgewezen. Dat de besluitvorming ten aanzien van de omgevingsvergunning plaatsvond voordat op het beroep tegen het bestemmingsplan was beslist, is een resultaat van het wettelijk systeem.

Het beroep tegen de omgevingsvergunning loopt nog. Het staat een initiatiefnemer vrij om met een bezwaarmaker in gesprek te gaan om te achterhalen wat het bezwaar is en of dat is weg te nemen. Het is aan initiatiefnemer en bezwaarmaker of dat leidt tot een oplossing of niet. Indien een bezwaarmaker en een initiatiefnemer in onderling overleg en op geheel vrijwillige basis afspraken kunnen maken die ertoe leiden dat een bezwaar- of beroepsprocedure wordt voorkomen of ingetrokken, dan speelt de gemeente daar geen rol in en zou het zelfs vreemd zijn als de gemeente zich daarin wil gaan mengen.

Het is gebruikelijk en logisch dat de gemeente in het kader van een samenwerking in een overeenkomst opneemt zich in te spannen om een plan dat past binnen gemeentelijke kaders mogelijk te maken, met in achtneming van haar publiekrechtelijke verantwoordelijkheden. Partijen hebben binnen een samenwerking eigen rollen en een dergelijke inspanningsverplichting betekent niet dat de gemeente medeverantwoordelijkheid draagt voor bijvoorbeeld handelingen van een initiatiefnemer richting een bezwaarmaker. De samenwerkingsovereenkomst is gesloten om te komen tot realisatie van een plan dat past binnen de gemeentelijke doelstellingen en ambities. Met dit project kan een bijdrage geleverd worden aan de grote vraag naar o.a. betaalbare woningen. De gemeente heeft in dat kader het bestemmingsplan gewijzigd om dit plan mogelijk te maken. De gemeente is dan ook niet voornemens de samenwerkingsovereenkomst te ontbinden.

Conclusie

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

4. RA 10523975 Geloven in Moerwijk en andere sport- welzijn en religie organisaties

De volgende zienswijze is geciteerd:

“Namens diverse organisaties voor sport, welzijn en religie ontvangt u hierbij onze zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan Kop Assumburgweg 2023, zoals dat ter inzage ligt tot en met 3 mei 2023. Sinds enkele jaren kijkt de buurt verwachtingsvol uit naar de herontwikkeling van de oude brandweerkazerne. Er zijn in de oude brandweerkazerne laagdrempelige voorzieningen voor de (tijdelijke) huur ontstaan. Dankzij die kansen zijn er diverse kerken en een actieve sportclub ontstaan. Zo gaat dat in elke stad. Er is altijd wel een oude leegstaande winkel, fabrieksloods of kerkgebouw waar tegen lage kosten initiatieven kunnen ontstaan, die in een commercieel geoptimaliseerde omgeving geen kans maken. De buurt leeft sterk in de verwachting dat met het toewijzen van de "bestemming" van de locatie deze initiatieven weer een plek krijgen, aangevuld met woningen waar ook hier grote behoefte aan is. Sterker nog, met het oog op een sterke stijging van het aantal inwoners zou juist een uitbreiding van dit type functies rechtvaardig zijn.

Als organisatie voor sport, welzijn en religie zijn wij allen op een of meerdere manieren betrokken bij de ontwikkeling van Moerwijk. Het is wellicht overbodig om aan u als stadsbestuur toe te lichten dat Moerwijk sterke behoefte heeft aan positieve ontwikkeling.

Een nadere studie op het voorliggende bestemmingsplan heeft bij ons geleid tot de zienswijze dat het bestemmingsplan op enkele punten ingrijpend dient te worden verbeterd.

De volgende punten zullen elk in een hoofdstuk/bijlage voor u worden uiteengezet en toegelicht:

- A In het bestemmingsplan dient minimaal 1 flexibel bruikbare ruimte te worden opgenomen voor religieuze vieringen. Gedacht wordt aan een ruimte van ongeveer 300 m2 die middels een verplaatsbare/flexibele binnenwand indeelbaar is.
- B In het bestemmingsplan dient minimaal 1 flexibel bruikbare ruimte te worden opgenomen voor sport. Gedacht wordt aan een zaal die geschikt is voor diverse binnensporten, uiteraard met kleedruimten en opslagvoorzieningen.
- C Voor alle woningen, de bedrijven en de klanten/bezoekers in het project moet op eigen terrein voldoende parkeerplek worden voorzien, waarbij geen onderscheid gemaakt wordt tussen de sociale klasse van de afzonderlijke huurders.
- D De massale bouwkundige uitwerking dient zodanig te worden aangepast dat het parkeren en bergingen voor woningen en bedrijven ondergronds wordt voorzien. De ruimtewinst die dit oplevert moet worden aangewend om de kwaliteit van de buitenruimte in overeenstemming te brengen met de structuurvisie voor Den Haag Zuidwest.

Gaarne zijn wij bereid in een mondeling gesprek toe te lichten hoezeer wij belang hechten aan deze zienswijze.”

In de bijlagen bij de zienswijze is – kort samengevat weergegeven – het volgende naar voren gebracht.

Er zijn in de oude brandweerkazerne laagdrempelige voorzieningen voor (tijdelijke) huur ontstaan. De buurt leeft sterk in de verwachting dat met het toewijzen van de bestemming van de locatie deze initiatieven weer een plek krijgen, aangevuld met woningen waar ook hier grote behoefte aan is. Met het oog op een sterke stijging van het aantal inwoners zou juist een uitbreiding van het type functies rechtvaardig zijn.

- A. In het bestemmingsplan dient minimaal 1 flexibel bruikbare ruimte te worden opgenomen voor religieuze vieringen. Gedacht wordt aan een ruimte van ongeveer 300 m2, die indeelbaar is.

In de oude brandweerkazerne zijn kerkgenootschappen ontstaan of hebben daar een plek gevonden. Hoewel in het bestemmingsplan is aangehaald dat maatschappelijke voorzieningen haalbaar zijn komt dit in de uitwerking van het plan niet fysiek terug. Het plan omvat geen ruimte voor kerken of sportvoorzieningen.

- B. In het bestemmingsplan dien minimaal 1 flexibel bruikbare ruimte te worden opgenomen voor sport. Met kleedruimten en opslagvoorzieningen.

In de sportzaal van de voormalige brandweerkazerne is een Teakwonde vereniging actief met ongeveer 70-100 leden op deze locatie. Het bestemmingsplan voorziet op geen enkele wijze in een sportvoorziening.

- C. Voor alle woningen, bedrijven en klanten/ bezoekers in het project moet op eigen terrein voldoende parkeerplaatsen worden voorzien, waarbij geen onderscheid gemaakt wordt tussen de sociale klasse van de afzonderlijke huurders.

In de directe omgeving van de oude kazerne is parkeergelegenheid op straatniveau. Het bestemmingsplan voorziet in 550 woningen en 4500 m2 bedrijfsruimte. Tegelijkertijd gaan 70 parkeerplaatsen in 3 straten verloren. Daarvoor in de plaats komt een bovengrondse parkeergarage met 205 plekken. De bewoners van het complex worden uitgesloten van een parkeervergunning. Voor het type bewoners waarvoor deze bouw is gepland is vervoer van groot belang. Deze mensen kunnen nooit een baan met een bedrijfsbus aanvaarden, want zij kunnen geen parkeervergunning krijgen. Er ontstaat een onrechtvaardige situatie. Huurders van flats aan de overkant van de straat kunnen wel een parkeervergunning krijgen. Het is noodzakelijk om in het bestemmingsplan rekening te houden met te reserveren plekken voor minder valide huurders. Deze plekken zijn op kenteken en niet meer geschikt voor dubbelgebruik, waarmee wel is gerekend bij het vaststellen van de parkeerbehoefte.

- D. De massale bouwkundige uitwerking dient zodanig te worden aangepast dat het parkeren en bergingen voor woningen en bedrijven ondergronds wordt voorzien. De ruimtewinst moet worden aangewend om de kwaliteit van de buitenruimte in overeenstemming te brengen met de structuurvisie voor Den Haag Zuidwest.

De groene ruime speelvoorziening in de Rechterenstraat geeft lucht aan bewoners en de natuur. Deze groenstrook wordt met 40% gereduceerd, de speeltuin dito. Al het groen op maaiveld is verdwenen. Het groen op de daken is vanaf de straat niet zichtbaar. De ecologische waarde van het groen op daken kan nooit gelijk zijn aan wat wordt weggehaald.

Het is ongepast om de voorzieningen van groen en speelruimte zodanig te reduceren. Effectief zou juist een uitbreiding of verdubbeling nodig zijn om voor de oude en nieuwe bewoners te komen tot een gezonde leefomgeving. Dit zou mogelijk zijn als de bouwdelen voor de bergingen en parkeren ondergronds worden geplaatst.

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

a. Zienswijze

De brandweerkazerne biedt op dit moment ruimte aan verschillende kerkgenootschappen en een sportvereniging. In het bestemmingsplan Kop Assumburgweg 2023 dient minimaal 1 flexibel bruikbare ruimte te worden opgenomen voor religieuze vieringen en onderwijs en minimaal 1 flexibel bruikbare ruimte voor sport. (punten A en B van zienswijze)

Reactie

Vooropgesteld wordt dat een bestemmingsplan een instrument is voor toelatingsplanologie; de gemeente kan met dit instrument niet afdwingen dat bepaalde bestemmingen zoals een kerk of sportvoorzieningen worden gerealiseerd zoals indiener (veronder)stelt.

Bewoners, bedrijven en geïnteresseerden in de omgeving van de locatie zijn sinds eind 2017 op verschillende manieren betrokken bij de beoogde ontwikkelingen en plannen voor Moerwijk-Oost en deze locatie. De gemeenteraad heeft hiervoor het projectdocument vastgesteld op 25 januari 2018 (RIS298574). Hieruit volgt onomstotelijk dat reeds sinds een geruime tijd duidelijk is dat er voor onderhavige locatie een verdichtingsopgave ligt met woningbouw en bedrijven. Daarnaast is al vanaf het vertrek van de brandweer van deze locatie in 2009 duidelijk dat er als gevolg van de economische crisis een tijdelijke invulling aan het huidige gebouw gegeven zou worden tot aan de herontwikkeling, namelijk een tijdelijk bedrijfsverzamelgebouw waar ook de kerkgenootschappen en sportvereniging tijdelijk gebruik van hebben kunnen maken.

b. Zienswijze

Voor alle woningen, bedrijven en bezoekers in het project moet op eigen terrein voldoende parkeerplek worden gerealiseerd waarbij géén onderscheid wordt gemaakt tussen de sociale klasse van huurders. (punt C uit zienswijze) Door de ontwikkeling verdwijnen 70 parkeerplaatsen die op dit moment worden gebruikt door bewoners van de bestaande woningen en gebruikers van de brandweerkazerne. Hier komen er 205 voor terug waarvan 202 voor bewoners en bedrijven en drie voor deelauto's. Bewoners worden uitgesloten van een parkeervergunning. Dit betekent dat de bewoners van de 150 sociale huurwoningen nooit een baan met een bedrijfsbus of auto kunnen aanvaarden omdat zij geen gebruik kunnen maken van de parkeerplaatsen in de parkeergarage die alleen bestemd zijn voor bewoners van de duurdere vrijesectorwoningen. Daardoor worden deze bewoners achtergesteld ten aanzien van bewoners aan de andere kant van de straat die wel in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Verder is geen rekening gehouden met te reserveren plekken voor minder valide huurders. De gemeente kan hen geen parkeerplek weigeren ongeacht in welk woonblok men huurt.

Reactie

In het Parkeeronderzoek, bijlage 7 bij de toelichting van het bestemmingsplan is aan de hand van de juiste normen (met toepassing van dubbelgebruik en bij toepassing van de mogelijke reductiefactoren) berekend en toegelicht wat de (minimale) parkeerbehoefte is van de ontwikkeling die het bestemmingsplan Kop Assumburgweg 2023 mogelijk maakt (144 parkeerplaatsen) en dat deze goed kan worden opgevangen in de beoogde parkeergarage met 205 parkeerplaatsen. Het betoog dat er te weinig parkeerplaatsen worden gerealiseerd, al dan niet alleen voor de sociale huurders, gaat niet op. Wie gebruik (mogen) maken van de parkeerplaatsen wordt niet geregeld door een bestemmingsplan en ligt in zoverre ook niet ter beoordeling voor.

Omdat reductiepercentages (kunnen) worden toegepast regelt het parkeerbeleid dat bewoners en bedrijven dan niet in aanmerking komen voor parkeervergunningen. Dit dient om te voorkomen dat er alsnog een toename van de parkeerdruk zou optreden in de omgeving. Dit is gerechtvaardigd en noodzakelijk gelet op de belangen van omwonenden. Daarbij geldt dat toekomstige bewoners en bedrijven die zich vestigen in de ontwikkeling zelf een afweging kunnen maken of zij op deze locatie willen wonen en werken. De toekomstige bewoners en bedrijven die zich vestigen in de ontwikkeling hebben bovendien voldoende mobiliteitsalternatieven.

Door de ontwikkeling verdwijnen er inderdaad parkeerplaatsen. Tegelijkertijd worden er 48 woningen en de voormalige brandweerkazerne gesloopt. De parkeervraag die door deze woningen en de gebruikers van de voormalige brandweerkazerne wordt gegenereerd, komt daarmee ook te vervallen. Daarbij wordt opgemerkt dat uit recente parkeertellingen blijkt dat er op wijkniveau op alle maatgevende momenten nog parkeerplekken beschikbaar zijn. De verwachting is bovendien dat het aantal vrije en daarmee beschikbare parkeerplekken na het instellen van het parkeerregime zal toenemen. Dit kan worden teruggevoerd op de onderzoeken die zijn gedaan in Moerwijk Noord waar eerder een parkeerregime is ingevoerd en de parkeerdruk op alle maatgevende momenten (ook in de avond en nacht) aanmerkelijk lager ligt dan in Moerwijk Oost. De parkeerdruk voor invoering van het parkeerregime was in Moerwijk Noord op een werkdagavond 75% en op een werkdagnacht 91% (tellingen 2018) en na invoering van het parkeerregime 68% op een werkdagavond en 76% op een werkdagnacht (tellingen 2023).

Voor wat betreft het betoog ten aanzien van de mindervalide huurders geldt dat volgens de Nota Parkeernormen Den Haag 2021 in de parkeergarage goed toegankelijke gehandicaptenparkeerplaatsen (moeten) worden aangelegd. Mindervalide bewoners kunnen in aanmerking komen voor deze parkeerplekken. Toekomstige bewoners komen niet in aanmerking voor een bewonersvergunning. Dit geldt ook voor gehandicaptenparkeerplaatsen: een aanvraag daarvoor wordt eveneens afgewezen als op eigen terrein kan worden beschikt over een parkeerplaats. Dit is vastgelegd (en geborgd) in artikel 3.6 van de Nota parkeernormen Den Haag 2021 en in artikel 3.2.3 lid 4, en 3.2.4 lid 6 van de Regeling parkeerregulering en parkeerbelastingen Den Haag 2022.

c. Zienswijze

De massale bouwkundige uitwerking dient zodanig te worden aangepast dat het parkeren en bergingen voor woningen en bedrijven ondergronds wordt voorzien. De ruimtewinst moet worden aangewend om de kwaliteit van de buitenruimte in overeenstemming te brengen met de structuurvisie voor Den Haag Zuidwest.

De groene ruime speelvoorziening in de Rechterenstraat geeft lucht aan bewoners en de natuur. Deze groenstrook wordt met 40% gereduceerd, de speeltuin dito. Al het groen op maaiveld is verdwenen. Het groen op de daken is vanaf de straat niet zichtbaar. De ecologische waarde van het groen op daken kan nooit gelijk zijn aan wat wordt weggehaald.

Het is ongepast om de voorzieningen van groen en speelruimte zodanig te reduceren. Effectief zou juist een uitbreiding of verdubbeling nodig zijn om voor de oude en nieuwe bewoners te komen tot een gezonde leefomgeving. Dit zou mogelijk zijn als de bouwdelen voor de bergingen en parkeren ondergronds worden geplaatst. (punt D van zienswijze)

Reactie

De bebouwing, ook van de parkeergarage, is vanuit stedenbouwkundig perspectief beoordeeld en in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening. Er is dus geen reden om voor te schrijven dat het parkeren en de bergingen ondergronds moet worden gerealiseerd. Verder geldt dat er ook in de nieuwe situatie sprake is van een speelvoorziening. De groenbalans die voor het plan is opgesteld laat zien dat er geen afname maar juist een toename van openbaar groen is ook als het daklandschap buiten beschouwing wordt gelaten. Meer specifiek geldt het volgende:

<i>groen</i>	<i>groen</i>	
<i>huidige situatie</i>	<i>toekomstige situatie</i>	
<i>2599,7 m²</i>	<i>3723,8 m²</i>	<i>ecologische zone</i>
<i>3140,9 m²</i>	<i>4454,8 m²</i>	<i>openbaar groen</i>
<i>1589,6 m²</i>	<i>3624,9 m²</i>	<i>privé groen</i>
<i>1121,7 m²</i>	<i>781,8 m²</i>	<i>spelen/groen (was uitgegeven, wordt openbaar)</i>

Hieruit is te concluderen dat het totaal aan groen (zowel ecologische zone, openbaar -, als privé-groen) na realisatie van onderhavige ontwikkeling toeneemt.

Er is, zoals de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State ook eerder heeft onderkend, geen onaanvaardbare afname van groen door dit bestemmingsplan.

Conclusie

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

5. RA 10526935 Duinstad Auto's

De volgende zienswijze is geciteerd

“Hierbij wil ik graag namens Duinstad Auto's en op persoonlijke titel een zienswijze indienen voor het ontwerpbestemmingsplan Kop Assumbrugweg 2023.

In het bestemmingsplan wordt totaal geen rekening gehouden met ons autobedrijf. Ik wil de gemeente vragen om ons bedrijf ook in het bestemmingsplan een ruimte toe te kennen. Minimaal ter grootte van wat we nu hebben tegen de tarieven wat we betaalden. Dan wel dat de gemeente ons een ruimte elders in de buurt aanwijst waar we ons bedrijf kunnen continueren onder dezelfde voorwaarden. Wij zijn al meer dan 11 jaar hier gevestigd en gelukkig kunnen we nu nog hier ons bedrijf uitvoeren dankzij de gemeente, maar een toekomstperspectief ontbreekt.

Daarnaast willen we naar voren brengen dat project Levels veel te groot is voor deze locatie. Er wordt niet voldaan aan de parkeernormen. Het vorige bestemmingsplan is onderuit gegaan op dit punt bij de Raad van State. In dit nieuwe bestemmingsplan is er maar 1 parkeerplaats toegevoegd. In het oude plan waren er 204 parkeerplaatsen en nu zijn het er 205 bovengronde parkeerplaatsen voor 548 woningen en 4500 m2 aan bedrijfsruimte. Dit is wettelijk te weinig.

Als laatste punt willen we naar voren brengen dat er een stikstofonderzoek ontbreekt voor het project Levels in dit bestemmingsplan. Dit is noodzakelijk gezien de laatste ontwikkelingen vanuit de Raad van State.”

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

Zienswijze

In het bestemmingsplan wordt geen rekening gehouden met ons autobedrijf. Verzoek is om een ruimte toe te kennen in de ontwikkeling die het bestemmingsplan mogelijk maakt of elders.

Reactie

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie op zienswijze 4 onder a. Zoals daar al is toegelicht, is een bestemmingsplan een instrument voor toelatingsplanologie; de gemeente kan met dit instrument niet afdwingen dat bepaalde bestemmingen worden gerealiseerd. Dit geldt ook ten aanzien van het autobedrijf van indiener.

In aanvulling daarop wordt opgemerkt dat de voormalige brandweerkazerne alleen tijdelijk als bedrijfsverzamelgebouw is verhuurd, in afwachting van de herontwikkeling van de locatie. De huurder en ondernemers zijn hier vanaf het begin van op de hoogte en zijn zelf verantwoordelijk voor alternatieve huisvesting na beëindiging van het tijdelijke gebruik. De huurrelatie is inmiddels beëindigd. Er is alleen sprake van leegstandsbeheer.

Zienswijze

De ontwikkeling Levels is te groot voor deze locatie. Het aantal parkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd is te weinig.

Reactie

In dit verband wordt volstaan met een verwijzing naar aanleiding van de hierboven besproken zienswijzen op het onderwerp parkeren, zie de beantwoording van zienswijze 2 onder a en zienswijze 3 onder a. Ten aanzien van de omvang van de bebouwingsmogelijkheden van het bestemmingsplan heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in de eerdere procedure al geoordeeld dat de daartegen gerichte bezwaren niet kunnen slagen.

Zienswijze

Een stikstofonderzoek ontbreekt.

Reactie

Anders dan gesteld zijn er wel stikstofberekeningen gemaakt en is onderzoek gedaan. Zie bijlage 12 tot en met 16 bij het ontwerp bestemmingsplan. Slotsom van deze berekeningen is dat er geen toenames zijn van stikstofdepositie op overbelaste Natura 2000-gebieden.

Conclusie

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

ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het voorliggende plan Kop Assumburgweg 2023 maakt planologisch de ontwikkeling van 548 woningen bestaande uit 142 sociale huurwoningen en 406 middel dure/vrije sector huurwoningen en ongeveer 4.500 m² bruto vloeroppervlakte aan bedrijvigheid en/of commerciële ruimte, waaronder bedrijven, horeca en/of ruimte ten behoeve van leerwerkplekken of een onderwijsfunctie en zorg mogelijk. Er is sprake van een bouwplan zoals aangewezen in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening.

De gemeente is op basis van artikel 6.12 Wro 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.

Voor de locatie is op 25 januari 2018 een gemeentelijke grondexploitatie vastgesteld (RIS298576). Op 27 november 2020 zijn gemeente en ontwikkelaar een samenwerkingsovereenkomst aangegaan. Het kostenverhaal is daarmee anderszins verzekerd. Het opstellen van een exploitatieplan is daarom niet nodig. De economische uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan is daarmee gewaarborgd.

STAAT VAN WIJZIGINGEN

Ambtshalve wijzigingen

Verbeelding

Geen aanpassingen.

Regels

- A. Aan artikel 12 Algemene gebruiksregels wordt artikel 12.6 ‘Gereguleerd parkeren’ toegevoegd, dat als volgt komt te luiden:

12.6 Gereguleerd parkeren

a. Het is verboden de woningen en voorzieningen in het plangebied in gebruik te nemen of te geven, voordat er in de wijk Moerwijk Oost gereguleerd parkeren is ingevoerd.

Motivering:

Het bestemmingsplan Kop Assumburgweg 2023 maakt de realisatie van 548 woningen en diverse functies zoals kleine bedrijvigheid, zorgdagbesteding en horeca mogelijk. De totale parkeerbehoefte op het maatgevende moment (een werkdagavond) is 361 parkeerplaatsen. Er zullen bij een maximale toepassing van deelmobiliteit en dubbelgebruik minimaal 144 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden.

Er is een parkeergarage met 205 parkeerplaatsen voorzien. Dit is voldoende om te voorzien in de parkeerbehoefte. Randvoorwaarde is dat een parkeerregime is ingevoerd. Daarbij zullen toekomstige bewoners en gebruikers van de ontwikkeling niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Dit is vastgelegd (en geborgd) in artikel 3.6 van de Nota parkeernormen Den Haag 2021 en in artikel 4.2.1 en 4.2.4 van de Regeling parkeerregulering en parkeerbelastingen Den Haag 2022. Dat bewoners en gebruikers niet in aanmerking komen voor een bewoners- of bedrijfsparkeervergunning wordt tot slot ook opgenomen in de omgevingsvergunning. Het huisnummerbesluit wordt te zijner tijd opgenomen op het overzicht met parkeerplaatsen op eigen terrein (de POET-lijst).

Door het opnemen van deze randvoorwaarden in de planregels, wordt dit ook planologisch geborgd.

- B. Aan artikel 12.4 Parkeren wordt artikel 12.4 lid d, toegevoegd, dat als volgt komt te luiden:**

- d. indien de autoparkeervraag van het gebouw of functie conform de Nota parkeernormen Den Haag 2021 wordt gereduceerd door toepassing van deelauto's of deelbakfietsen, of, indien voornoemde nota gedurende de planperiode wordt gewijzigd, en de autoparkeervraag conform de gewijzigde***

nota wordt gereduceerd door toepassing van deelauto's en deelbakfietsen, dan dienen deze beschikbaar te zijn bij aanvang van het feitelijk gebruik van het gebouw of functie en beschikbaar te blijven.

C. Wijziging artikel 1.32, begripsbepaling 'daktuin'

Artikel 1.32, de begripsbepaling 'daktuin' die als volgt luidt:

een bouwkundige voorziening op het platte dak van een gebouw dat bestaat uit een gedeeltelijk te betreden vlak en ingericht is als tuin, bestaande uit groenvoorziening, verharding ten dienste van de bewoners van het gebouw met een waterbergende functie.

wordt gewijzigd in:

een bouwkundige voorziening op het platte dak van een gebouw dat bestaat uit een gedeeltelijk te betreden vlak en ingericht is als tuin, bestaande uit groenvoorziening, bomen en verharding ten dienste van de bewoners van het gebouw met een waterbergende functie.

Toelichting

- A. Aan paragraaf 2.3.3 Verkeer en infrastructuur wordt paragraaf 2.3.3.4 Parkeerdruk (huidige situatie) toegevoegd, dat als volgt komt te luiden:

2.4.3.4 Parkeerdruk (huidige situatie)

In juni 2023 is de parkeerdruk in Moerwijk-oost onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat in de wijk sprake is van een aanvaardbare parkeerdruk (parkeerdruk ochtend 71%, parkeerdruk middag 67%, parkeerdruk avond 81%, parkeerdruk nacht 88%). De parkeerdruk ligt echter hoger dan in 2018/2019 (parkeerdruk ochtend: 61%, parkeerdruk middag 60%, parkeerdruk avond/ nacht 72%). Dit wordt verklaard uit het feit dat in februari 2021 een parkeerregime is ingesteld in de aangrenzende wijk Moerwijk-noord. De parkeerdruk in Moerwijk-noord is als gevolg daarvan afgenomen terwijl die in Moerwijk- oost is toegenomen, zeker aan de zijde van de wijk die grenst aan Moerwijk-noord (waterbedeffect). In Moerwijk-oost wordt per 1 december 2023 een parkeerregime ingevoerd. Verwacht wordt dat de parkeerdruk in Moerwijk-oost weer zal afnemen.

- B. Bijlagen 12 t/m 16 Stikstofonderzoek 160223, AERIUS bijlage gebruiksfase 160223, AERIUS bijlage bouwfase jr 1 160223, AERIUS bijlage bouwfase jr 2 160223, AERIUS bijlage bouwfase jr 3 160223

wordt vervangen door geactualiseerde onderzoeken;

bijlagen 12 t/m 16 Stikstofonderzoek 190623, AERIUS bijlage gebruiksfase 190623, AERIUS bijlage bouwfase jr 1 190623, AERIUS bouwfase jr 2 190623, AERIUS bouwfase jr 3 190623

Motivering: de bij het ontwerp bestemmingsplan gevoegde stikstofonderzoeken zijn op advies van de Omgevingsdienst Haaglanden op punten aangepast.

Naar aanleiding van de zienswijzen

Verbeelding

Geen aanpassingen.

Regels

A. Toevoegen artikel 8.2 sub f

In artikel 8 Wonen, wordt aan artikel 8.2 (bouwregels) het sub f toegevoegd, dat als volgt komt te luiden:

f. ter plaatse van de aanduiding “parkeergarage” (pg) is de parkeergarage voorzien van een daktuin.

Toelichting

Geen aanpassingen.

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 22 augustus 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 10520357) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, deels gegrond en deels ongegrond te verklaren;
- III. de zienswijze 02. (Ra 10524431) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, ongegrond te verklaren;
- IV. de zienswijze 03. (Ra 10524431) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” ongegrond te verklaren;
- V. de zienswijze 04. (Ra 10523975) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” ongegrond te verklaren;
- VI. de zienswijze 05. (Ra 10526936) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” ongegrond te verklaren;
- VII. tot herziening van de op het plangebied Kop Assumburgweg 2023 betrekking hebbende regelingen:
 - Bestemmingsplan Moerwijk, vastgesteld bij raadsbesluit 102, d.d. 27 november 2014;
 - Bestemmingsplan Kop Assumburgweg, vastgesteld bij raadsbesluit RIS306859, d.d. 16 december 2020.

- VIII. met in achtneming van de Staat van wijzigingen vast te stellen het bestemmingsplan Kop Assumburgweg 2023 bestaande uit de kaart NL.IMRO.0518.BP0376BKopAssum-40ON.dgn met ondergrond o_ NL.IMRO.0518.BP0376BKopAssum-ond.dgn en regels, zoals deze bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bescheiden zijn aangegeven, toegelicht en beschreven, ***met dien verstande dat het bestemmingsplan Kop Assumburgweg 2023 onder paragraaf 5.3.2 als volgt is gewijzigd:**

Voor het project Assumburgweg (Levels) geldt dat de planvorming al ruim voorafgaand aan de vaststelling van de plintenstrategie is aangevangen. In deze planvorming heeft evenwel - ook zonder dat dit al was geborgd in vastgesteld beleid - de nodige afstemming plaatsgevonden over de plint om hier een levendige invulling aan te geven. Er **wordt** daarbij toepassing gegeven aan de strategieën **stimuleren**, reguleren en richting geven. Dit wordt als volgt toegelicht.

Deze plinten worden ingevuld met onder andere horeca, kleinschalige bedrijvigheid, kantoren en dienstverlening. **Middels de strategie stimuleren bevordert de gemeente het creëren van een maatschappelijk gewenste plint, waarin daadwerkelijk ruimte is voor ontmoeting en lokale ondernemers een betaalbare plek vinden;**

- IX. dat bij het bestemmingsplan voor Kop Assumburgweg 2023 geen exploitatieplan wordt vastgesteld.

*Aldus geamendeerd besloten in de openbare raadsvergadering van 30 november 2023.

De griffier,

De voorzitter,

Stuknummer:

K.A CU.SGP

Uitslag stemming:

RIS-nummer:

Amendement: maak plint Assumburgweg betaalbaar

Indiener: Judith Klokkenburg, ChristenUnie/SGP

De raad van de gemeente Den Haag, in vergadering bijeen op 9 november 2023, ter bespreking van het GEWIJZIGD Voorstel van het college inzake Vaststelling ontwerpbestemmingsplan Kop Assumburgweg 2023 (RIS316318),

Besluit om aan dictumpunt VIII het volgende toe te voegen:

VIII. met in achtneming van de Staat van wijzigingen vast te stellen het bestemmingsplan Kop Assumburgweg 2023 bestaande uit de kaart NL.IMRO.0518.BP0376BKopAssum40ON.dgn met ondergrond o_NL.IMRO.0518.BP0376BKopAssum-ond.dgn en regels, zoals deze bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bescheiden zijn aangegeven, toegelicht en beschreven, **met dien verstande dat het bestemmingsplan Kop Assumburgweg 2023 onder paragraaf 5.3.2 als volgt is gewijzigd:**

Voor het project Assumburgweg (Levels) geldt dat de planvorming al ruim voorafgaand aan de vaststelling van de plintenstrategie is aangevangen. In deze planvorming heeft evenwel - ook zonder dat dit al was geborgd in vastgesteld beleid - de nodige afstemming plaatsgevonden over de plint om hier een levendige invulling aan te geven. Er **wordt** daarbij toepassing gegeven aan de strategieën **stimuleren**, reguleren en richting geven. Dit wordt als volgt toegelicht.

Deze plinten worden ingevuld met onder andere horeca, kleinschalige bedrijvigheid, kantoren en dienstverlening. **Middels de strategie stimuleren bevordert de gemeente het creëren van een maatschappelijk gewenste plint, waarin daadwerkelijk ruimte is voor ontmoeting en lokale ondernemers een betaalbare plek vinden.**

Toelichting

Dit amendement regelt dat het instrument 'stimuleren' uit de plintenstrategie 'Grip op de plint' (RIS312977) toegevoegd wordt in het bestemmingsplan, naast de al aangekondigde strategieën reguleren en richting geven. Stimuleren omhelst onder meer een plintenfonds ten behoeve van de bekostiging van bijvoorbeeld een plintenregisseur, (ver)huursubsidie of -lening, achtervang en garanties. Daarmee kan de gemeente de betaalbaarheid van de plint beter garanderen. Zo is er ook plaats voor bijvoorbeeld de huisarts en/of kunnen ondernemers uit de wijk een plek vinden in de plint. De plint dient een plek voor ontmoeting en werk in de wijk te zijn en met dit amendement ontstaat die ruimte ook echt.

Judith Klokkenburg
ChristenUnie/SGP