

**Datum**  
3 september 2024

**Registratienummer**  
DSO/10770250  
RIS319781

## **Voorstel van het college inzake Vaststelling bestemmingsplan Plesmanweg 1-6**

### **INLEIDING**

Bij raadsmededeling van 12 december 2023 (DSO/10380336 - RIS317247) is aan de raad toegezonden het ontwerp-bestemmingsplan Plesmanweg 1-6.

#### *- Coördinatie-regeling*

Om de herontwikkeling van de locatie planologisch mogelijk te maken zal, met toepassing van de Coördinatieverordening Den Haag 2018 (RIS300137), een nieuw bestemmingsplan worden vastgesteld onder gelijktijdige afstemming met de af te geven omgevingsvergunningen en een beschikking ontheffing hogere grenswaarden Wet geluidhinder. Daarnaast is de Crisis- en herstelwet van toepassing. Het ontwerp-bestemmingsplan, de ontwerp-omgevingsvergunningen en de ontwerp-beschikking ontheffing hogere grenswaarden hebben van 15 december 2023 tot en met 25 januari 2024 voor eenieder ter inzage gelegen.

#### *- Begrenzing van het plangebied*

Het plangebied ligt in het Stadsdeel Scheveningen, in de wijk Westbroekpark en Duttendel (buurt Duttendel) van de gemeente Den Haag. Schuin tegenover het plangebied ligt Madurodam. Aan de noord- en oostkant van het plangebied ligt een woonwijk behorende bij Duttendel. Het plangebied wordt globaal begrensd door de Plesmanweg, Badhuisweg en het Hubertuspark en ligt ingeklemd tussen diverse groenzones, sportparken en een villawijk.

#### *- Aanleiding voor het bestemmingsplan*

Plesmanweg B.V. is eigenaar van de gronden behorende bij de Plesmanweg 1 - 6 te Den Haag. In 2018 is aan Plesmanweg B.V. een omgevingsvergunning verleend om het monumentale pand op het terrein te transformeren naar de functies wonen (waaronder starterswoningen), logies, kantoor en een sportschool c.q. fitness. Naast de transformatie van het monument (reeds in uitvoering) is Plesmanweg B.V. voornemens het achtergelegen kantoorpand, De Saxofoon, te slopen en daarvoor in de plaats drie woongebouwen te realiseren.

Het vigerende bestemmingsplan "Duttendel" voorziet niet in de bouw van de drie woongebouwen. Om de beoogde ontwikkeling planologisch juridisch mogelijk te maken is een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Het nieuwe bestemmingsplan maakt het mogelijk om ter plaatste van het te slopen gebouwencomplex 'De Saxofoon' de ontwikkeling van maximaal 157 appartementen te realiseren.

#### *- Doel van het bestemmingsplan*

Het doel van het bestemmingsplan Plesmanweg 1-6 is:

- het vastleggen van de bestaande en toekomstige ruimtelijke structuur in een juridisch-planologisch kader;

- het mogelijk maken van de ontwikkelingen ter plaatse van 'de Saxofoon': het voormalige kantoorgebouw op het achter terrein.

- *Woonprogramma*

Op 6 december 2016 is ten behoeve van de door het Rijks Vastgoed Bedrijf beoogde verkoop van het voormalige ministerie van I&M door de gemeente een Nota van Uitgangspunten vastgesteld (RIS29810). In de Nota van Uitgangspunten is geen verplichting opgenomen om een sociaal programma te realiseren noch dat dit dient plaats te vinden door een toegelaten instelling. Ook is er geen verplichting ten aanzien van de realisatie van middenhuurwoningen. De afspraken dateren van voor de vaststelling van de woonagenda 2019-2023 en 2021-2023. De gemeente alsnog met de nieuwe eigenaar in overleg getreden over een te realiseren sociaal programma (Sturing betaalbare woningbouw in lopende projecten, RIS308642). Naar aanleiding van dit overleg zijn alsnog 63 sociale huurwoningen gerealiseerd in het monumentale bouwdeel die voor een periode van minimaal 15 jaar onder de dan geldende liberalisatiegrens worden geëxploiteerd.

- *Geldende planologische regelingen*

Het bestemmingsplan Plesmanweg 1-6 herzielt gedeeltelijk het bestemmingsplan Duttendel, vastgesteld op 11 juni 2009 en onherroepelijk geworden op 5 januari 2011.

- *Participatie*

In totaal hebben in de afgelopen periode (2017 tot heden) vier informatieavonden plaatsgevonden, waarbij omwonenden en belangstellenden iedere keer zijn geïnformeerd over de plannen, er gelegenheid was tot het stellen van vragen en het leveren van input op het (stedenbouwkundig) plan. Naast deze bewonersavonden vond er tussen initiatiefnemer en de zogeheten Plesmancommissie overleg plaats (zie ook paragraaf 8.2.5 van deze toelichting). Voorgaande heeft geleid tot diverse aanpassingen in het plan en heeft uiteindelijk geresulteerd in het plan waarvoor onderhavig bestemmingsplan het juridisch-planologisch kader biedt. De omgeving is verder door initiatiefnemer op de hoogte gehouden door nieuwsbrieven over de ontwikkeling. In iedere nieuwsbrief werd men op de hoogte gesteld van de stand van zaken van het plan. Daarnaast is er diverse malen een uitnodiging opgenomen voor inlooptdagen in het monumentale pand in het plangebied.

**PROCEDURE**

- *Vooroverleg*

Op 8 juli 2020 is het concept van het ontwerp-bestemmingsplan in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro toegestuurd aan overlegpartners, waaronder de Provincie Zuid-Holland, het Hoogheemraadschap van Delfland, Rijkswaterstaat, de bewonersorganisaties en overige bij het plan betrokken instanties.

- *Inspraak*

Bij besluit van burgemeester en wethouders, d.d. 5 december 2023, RIS317246, heeft het college besloten het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage te leggen zoals voorgeschreven in artikel 3.8 Wro en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht.

- *Terinzagelegging ontwerp-bestemmingsplan*

Op 14 december 2023 is de kennisgeving van de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan toegestuurd aan overlegpartners, waaronder de Provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat, het Hoogheemraadschap van Delfland, de bewonersorganisatie en overige bij het plan betrokken instanties.

Het ontwerp-bestemmingsplan, de ontwerp- omgevingsvergunningen en de ontwerp-beschikking ontheffing hogere grenswaarden hebben van 15 december 2023 tot en met 25 januari 2024 ter inzage gelegen. Het bestemmingsplan was in te zien op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl). Op woensdag 10 januari 2024 is een informatiebijeenkomst gehouden voor het bestemmingsplan. Er zijn 8 zienswijzen ingediend.

- *Overgangsrecht*

Op grond van het overgangsrecht van de Omgevingswet blijft het huidige recht van toepassing op de bestemmingsplannen, die voor de datum van inwerkingtreding van deze wet ter inzage zijn gelegd. Dat betekent dat de huidige Wro op dit plan van toepassing blijft tot het bestemmingsplan onherroepelijk is. Het bestemmingsplan zal na vaststelling tezamen met alle andere geldende bestemmingsplannen en beheersverordeningen onderdeel gaan uitmaken van het tijdelijk deel van het omgevingsplan.

Het college biedt de raad hierbij het ontwerp-bestemmingsplan ter vaststelling aan. Het plan bestaat uit de plankaart met kenmerk NL.IMRO.0518.BP0352DPlesmanweg-40ON en regels, en gaat vergezeld van een toelichting.

## INGEKOMEN ZIENSWIJZEN

<u>Nr.</u>	<u>Ra-nr.</u>	<u>Indiener zienswijze</u>
01.	10684381	Belanghebbende
02.	10690338	Belanghebbenden
03.	10690359	Belanghebbende
04.	10690508	Wijkvereniging Duttendel Wittebrug
05.	10690567	Belanghebbende
06.	10690608	Belanghebbenden
07.	10690621	Algemene Vereniging voor Natuurbescherming
08.	10690471	Bomenstichting Den Haag

### Ontvankelijkheid zienswijzen

De zienswijzen zijn tijdig ingekomen en voldoen, behalve zienswijze 1, aan de wettelijke eisen. Zienswijze 1. is niet ondertekend en voldoet hierdoor niet aan de wettelijke vereisten. Indiener is in de gelegenheid gesteld het verzuim bij de ondertekening van de zienswijze te herstellen, en heeft hier gebruik van gemaakt. Het verzuim zal niet tegen indiener gebruikt worden.

### Behandeling zienswijzen

#### *Coördinatieprocedure*

Voordat inhoudelijk op de beantwoording van de ingekomen zienswijzen wordt ingegaan volgt eerst een nadere toelichting en uitleg op de werkwijze in relatie tot de gevoerde coördinatieprocedure op grond van artikel 3.30 Wet ruimtelijke ordening (Wro).

De gemeentelijke coördinatieprocedure maakt het mogelijk om een procedure voor benodigde vergunningen gelijktijdig op te laten lopen met de procedure van het bestemmingsplan. Met de coördinatieprocedure worden de betrokken besluiten gezamenlijk voorbereid en gelijktijdig bekendgemaakt. Ook vindt bundeling van rechtsbescherming plaats zodat kan worden volstaan met het indienen van één zienswijze tegen één of meer van de gecoördineerde besluiten. Hierdoor kan de besluitvorming efficiënter, sneller en meer inzichtelijk plaatsvinden.

Initiatiefnemer heeft in deze procedure verzocht om de volgende procedures te coördineren:

- het ontwerpbesluit tot het verlenen van hogere grenswaarden voor geluid op basis van de Wet Geluidhinder (Wgh)
- het ontwerpbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan op basis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro)
- de ontwerpbesluiten tot het verlenen van de omgevingsvergunningen op grond van de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsvergunning (Wabo).

Op het ontwerpbesluit hogere grenswaarden zijn geen zienswijzen ingediend en het besluit is overeenkomstig het bepaalde in de Wgh en Wro en voorafgaande aan de vaststelling van het bestemmingsplan door de Omgevingsdienst Haaglanden (ODH), namens het college, verleend. In dit raadsvoorstel is ter kennisgeving dit concept besluit bijgesloten (zie bijlage 2).

#### *Zienswijzen*

De bij de gemeente ingekomen zienswijzen hebben zowel betrekking op het ontwerp-bestemmingsplan waartoe uw raad is bevoegd en op de ontwerpbesluiten voor de omgevingsvergunningen waartoe het college is bevoegd.

De (onderdelen van) zienswijzen, welke zich specifiek richten tegen de ontwerpbesluiten omgevingsvergunningen, worden inhoudelijk behandeld in de ontwerpbesluiten van de omgevingsvergunningen en het voorstel tot besluitvorming hiertoe.

Het besluit tot verlening van de omgevingsvergunning zal plaatsvinden eerst nadat uw raad over het voorliggende bestemmingsplan tot vaststelling heeft besloten.

In de hiernavolgende behandeling van de ingekomen zienswijzen tegen het ontwerp-bestemmingsplan wordt, waar dat aan de orde is, dan ook verwezen naar de beantwoording in de ontwerpbesluiten van de omgevingsvergunningen.

#### *Vervolgprocedure*

Nadat in de aangegeven volgorde en over alle benodigde te coördineren besluiten is besloten vindt er publicatie plaats met een gezamenlijke termijn tot tervisielegging van zes weken van de betreffende stukken waardoor voor alle besluiten en op grond van artikel 3.32 Wro er een gecoördineerde beroepsmogelijkheid openstaat bij de Raad van State.

#### 1. Ra 10684381 Belanghebbende

De volledige zienswijze is als bijlage bij dit raadsvoorstel bijgesloten.

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

##### a. Zienswijze

I went to the inloopavond on January 10 and found there was a lack of information on the construction project. I am concerned about the increase in traffic that the construction would cause. My house already shakes due to the buses and trucks that do not respect the 30km limit.

#### *Reactie:*

*In de voorschriften bij de omgevingsvergunning is onder meer opgenomen dat beschadiging van belendingen en infrastructuur rondom het bouw- of sloofterrein voorkomen dient te worden.*

*De bouwer is te allen tijde zelf verantwoordelijk voor de veilige uitvoering van bouwwerkzaamheden, waarbij schade aan de eigendommen van derden wordt voorkomen. Mocht er onverhoopt toch schade veroorzaakt worden, dan levert dat mogelijk een vordering op van de benadeelde partij op de partij die de schade heeft veroorzaakt, maar dat is een proces dat buiten de vergunning staat. Procedures omtrent schadeverhaal zijn een privaatrechtelijke aangelegenheid en kunnen niet in een omgevingsvergunning opgenomen worden.*

*De Plesmanweg-Badhuisweg maakt geen onderdeel uit van de ontwikkeling Plesmanweg 1-6. De enige aanpassing aan de zijde van de Plesmanweg-Badhuisweg die betrekking heeft op deze ontwikkeling is de realisatie van een in-/uitrit ten behoeve van de parkeergarage onder blok F (het nieuwbouwblok gesitueerd tussen de Kwekerijvaart en de Badhuisweg, het meest linker blok van de drie nieuwbouwblokken). Deze in-/uitrit sluit aan ter hoogte van de Van Lennepweg op de plek van de huidige bushalte (richting kust). Deze bushalte dient ca. 40 meter te worden verplaatst in noordelijke richting.*

*In het kader van het programma Ruim baan voor de fiets (RIS 302960) is de Plesmanweg-Badhuisweg opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Ruim baan voor de fiets (RIS306923) als project ter verbetering van de Sterfietsroute Meijendel. In het kader van dat project, waarvan de uitwerking volgens de huidige planning start in 2024, wordt ook aandacht besteed aan het veiliger maken van de Plesmanweg-Badhuisweg en het veiliger aansluiten van de zijstraten.*

*Hierbij merken wij nog het volgende op: reclamant is woonachtig aan de Badhuisweg en vreest een toename van de verkeersintensiteit op de Badhuisweg en vermindering van het woongenot dat naar haar mening al in de huidige situatie door zwaar verkeer wordt aangetast. Wij hebben kennisgenomen van deze zienswijze maar wij delen de zorgen van reclamant niet. De herontwikkeling van de locatie Plesmanweg 1-6 leidt tot een wijziging van de verkeersintensiteit, waarbij de nieuwe functies naar verwachting een extra intensiteit genereren van 667 voertuigen per weekdag etmaal.*

*Er mag worden verondersteld, dat dit verkeer in principe uit personenvoertuigen en niet uit zwaar verkeer bestaat, waardoor het woongenot van reclamant door de veranderende situatie niet significant zal wijzigen.*

b. Zienswijze

*It is also difficult to cross the street to reach the Klatteweg. An increase in residents and their vehicles in the street thus increases these stresses. Hence, I would suggest that you resolve this issue (installing a speed camera and a zebra crossing) in due course.*

*Reactie:*

*In het mobiliteitsonderzoek (Parkeerkundige en verkeerskundige toets Plesmanweg 1-6), zie bijlage 25 bij het ontwerp bestemmingsplan, is de impact van de ontwikkeling op het omliggende wegennet beoordeeld (paragraaf 4.9.3 van de toelichting en verder). Berekend is dat in de huidige situatie ongeveer 379 motorvoertuigen per etmaal via de Badhuisweg gaat en dat dit toeneemt naar 638 motorvoertuigbewegingen per etmaal wanneer de ontwikkeling gereed is. Het verkeerskundig bureau merkt hierbij op dat de omliggende wegen dusdanig zijn vormgegeven (met fietspaden of fietsstroken) dat een eventuele (lokale) toename van verkeersbewegingen op een verkeersveilige wijze verwerkt kan worden (p.15).*

*Het plaatsen van snelheidscamera's is geen taak van de gemeente maar van het Openbaar Ministerie. De gemeente is in gesprek met het Openbaar Ministerie voor het uitbreiden van het aantal snelheidscamera's in de stad. Daarbij wordt vooral ingezet op die locaties in de stad waar aantoonbaar veel (letsel)ongevallen gebeuren, de snelheid veel hoger ligt dan wenselijk en/of waar sprake is van veel roodlichtnegatie (door rood rijden). De Badhuisweg, ter hoogte van de Klatteweg, behoort niet tot de locaties die in aanmerking komen voor een snelheidscamera. Deze locatie overschrijdt niet de grenswaarden met betrekking tot de maximum toelaatbare snelheid en het aantal (letsel)ongevallen op grond waarvan het Openbaar Ministerie bepaalt of er een snelheidscamera kan worden geplaatst.*

*De gemeente hanteert voor het aanbrengen van een zebra-pad beleidsuitgangspunten uit de beleidsnota Zebra (RIS119589). Indien het beslissingsdiagram zebra's, zoals opgenomen in deze beleidsnota wordt gevolgd wordt de aanleg van een zebra over de Badhuisweg ter hoogte van de Klatteweg vanwege het bochtige verloop van de Badhuisweg afgeraden. Daarnaast is het de verwachting dat op deze locatie slechts beperkt zal worden overgestoken.*

*Gelet op het voorstaande zien wij geen aanleiding voor het plaatsen van een snelheidscamera en het aanleggen van een zebra-pad.*

c. Zienswijze

Similarly, it is already difficult to find parking. As I understand, there will be a parking garage for the residents of the new buildings and that they will not get a permit to park on the badhuisweg nor for their guests, I would like this to be confirmed. It is not clear how it would work for the short stay part of the building.

*Reactie:*

*In de huidige situatie zijn, vanwege de sloop- en bouwwerkzaamheden in het plangebied, tijdelijke parkeervergunningen uitgegeven. In de eindsituatie worden deze tijdelijke parkeervergunningen ingetrokken en worden er geen parkeervergunningen buiten het plangebied uitgegeven. Parkeren vindt dan enkel op eigen terrein plaats. In het plangebied is daarnaast op basis van de geldende gemeentelijke Nota Parkeernormen in voldoende mate voorzien in parkeerplaatsen voor zowel bewoners als bezoekers van de functies in het plangebied, waaronder ook voor short stay.*

d. Zienswijze

Finally, I strongly disagree with the plan to fell 72 trees with the circumferences 35-261cm. Such a number of trees and with those circumferences, suggests that some are quite large and thus old. It goes without saying that cutting down trees damages the ecosystem, which could impact the Groencentrum, and of course contributes to greenhouse gas emissions.

*Reactie:*

*Geconstateerd kan worden dat de buitenruimte rond het Plesmanweg-complex verschillende groenelementen omvat. Hiertoe behoren inderdaad ook bomen die voor de planrealisatie gekapt zullen moeten worden.*

*Bij de beoordeling van de omgevingsvergunning ten aanzien van de activiteit 'Kappen' wordt in zijn totaliteit gekeken naar de waarde van de bomen in relatie tot het belang van de aanvrager/ontwikkeling. In dat kader wordt opgemerkt dat de bomen, waarvoor een kapvergunning is aangevraagd in een kantoor- danwel verkeersbestemming zijn gelegen.*

*Als zodanig maken zij geen deel uit van een ecosysteem, dat door een natuur-, bos- of groenbestemming wordt beschermd. In relatie tot de hoofdgroenstructuur langs de Kwekerijweg en de St. Hubertusweg hebben de bomen een perifere ligging en zal het functioneren van de aangrenzende natuurbestemmingen niet significant verslechteren; noch in termen van soortenbescherming noch in termen van CO<sub>2</sub> - of andere emissiebalansen.*

*Inzet van de gemeente is een planrealisatie waarbij de thans in principe verharde buitenruimte van het kantorencomplex een groene herinrichting ondergaat. Onderdeel hiervan is de herplant van bomen, maar ook de realisatie van overige flora, die voor een duinachtige omgeving als kenmerkend kan worden beschouwd. Op deze manier kan de groenstructuur uit de aangrenzende natuurbestemmingen binnen de projectlocatie een passende voortzetting en verruiming ondergaan.*

*Aan de omgevingsvergunning voor het kappen van de bomen is daarnaast de plicht verbonden voor de herplant van 90 bomen. De bomen dienen herplant te worden in het eerstvolgende plantseizoen (van november tot en met april), na het kappen van de bomen bij bouw en na realisatie van het bouwplan. De herplant dient te worden uitgevoerd conform het herplantplan 'Kapvergunning Fase 2 Plesmanduin' van 21 juni 2022 opgesteld door Deltavormgroep. Door de herinrichting van het projectplan wordt een groot deel van het aanwezige bosplantsoen vervangen door individuele bomen die een hoge ecologische waarde vertegenwoordigen. Daarnaast is de bomenbalans in 'absolute getallen' ook positief omdat er 72 bomen worden gekapt en er 90 bomen voor worden terug geplant. Van het permanent verdwijnen van groen is dan ook geen sprake. Op termijn zal de groenstructuur dan ook tot op zekere hoogte versterkt worden en in ieder geval niet verslechterd.*

e. Zienswijze

Lastly, with the current trend in temperature increases in the summer, urban areas need trees to help prevent heatwaves and cool down cities. As written in The Hague's Memorandum for Sustainability: 'The Hague wants to remain an attractive city, and green is an important part of this. Our intention is to further enhance the quality of The Hague's green'. For these reasons, I urge the municipality of The Hague to find a way not to cut those trees.

Reactie:

*Een omgevingsvergunningaanvraag voor het kappen van bomen wordt enkel verleend indien hiervoor voldoende noodzaak bestaat. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen, waarvoor de bomen gekapt moeten worden, is vastgesteld op basis van de daarvoor geldende gemeentelijke Nota Parkeernormen. De keuze voor het realiseren van een halfverdiepte parkeergarage, waardoor het parkeren zoveel mogelijk aan het zicht wordt onttrokken, is ingegeven vanuit de voor dit plan geldende Nota van uitgangspunten (vastgesteld door de gemeenteraad), alsmede de benodigde goedkeuring van welstand voor de voorgenomen ontwikkeling. Dit is in de ontwerpbeschikking voor het kappen van de bomen toegelicht op (onder meer) pagina 6. Ook is onderbouwd wat maakt dat er geen alternatieven zijn voor het realiseren van de parkeergarage, waardoor de bomen behouden kunnen blijven.*

Met maatregelen zoals het realiseren van waterbuffers en de groene inrichting van het plangebied wordt een bijdrage geleverd aan het tegengaan van hittestress.

Conclusie:

De zienswijze heeft niet tot aanpassing van het bestemmingsplan geleid.

2. Ra 10690338 Belanghebbende

De volledige zienswijze is als bijlage bij dit raadsvoorstel bijgesloten.

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

a. Zienswijze

1. inleiding, volume en hoogte

De ontwikkeling van de plannen voor de Plesmanduin nieuwbouw, zoals nu verwoord in het ontwerp-bestemmingsplan en de ontwerp-omgevingsvergunning zijn tot stand gekomen met input van de Plesmancommissie van Duttendel-Wittebrug Wijkvereniging (DWW), die daarvoor de gehele wijk geraadpleegd heeft en contact gehouden heeft met direct betrokkenen, zoals mijzelf. Het resultaat / compromis met een BVO van max 22000 m<sup>2</sup> en kolossale torens van 31 m hoog (+NAP) is mijns inziens te groot om te passen bij de omgeving: de bebouwing komt naar het park toe en is significant hoger dan de Saxofoon, die het vervangt.

*Reactie:*

*In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is intensief contact geweest met de Plesmancommissie, het bestuur van Duttendel Wittebrug Wijkvereniging (vertegenwoordigd door de Plesmancommissie) en overige omwonenden. Hiertoe zijn er diverse participatiebijeenkomsten georganiseerd. Er zijn diverse aspecten die geleid hebben tot aanpassingen van het plan. Uiteindelijk is – in overleg met de Plesmancommissie – besloten dat voor de drie nieuw te realiseren woongebouwen in beginsel een bouwhoogte van 28 meter + NAP geldt. Ook is overeengekomen dat gebouw G (het middelste van de drie nieuwe gebouwen) een extra laag kan krijgen en gebouw H (het meest rechts gelegen gebouw van de drie nieuwe gebouwen) een verhoging ten behoeve van de techniek. De laatstgenoemde gebouwen zijn in het bestemmingsplan inderdaad voorzien van een extra laag; er is een maximum bouwhoogte van 31 meter aan toegekend. Hierdoor zijn de gebouwen gelijk aan het hoogste punt van het monument en daarmee wordt dan ook voldaan aan een van de gemaakte afspraken in het participatieproces.*

*Erkend wordt dat de bebouwing van de beoogde drie solitaire nieuwbouwwolumes hoger is dan de oorspronkelijke kantoorbebouwing (bouwhoogte: circa 17 m). De waarneming van het nieuwe ensemble zal met name door de bouwhoogte van de onderste 7 bouwlagen van gebouw H worden bepaald, waarvan de bouwhoogte krap 25 m bedraagt. De bovenste bouwlagen van dit vastgoed worden immers als terugspringende bouwlagen vormgegeven en zijn daarom vanaf maaiveld slechts in beperkte mate en onder bepaalde kijkhoeken zichtbaar. Een dergelijke maatvoering wordt als passend beschouwd, ook al zal voor de hoogste bouwdelen een bouwhoogte van maximaal 31 m van toepassing zijn.*

*Hoewel het uitgangspunt bij grote ruimtelijke projecten als de voorliggende is om zoveel mogelijk draagvlak te creëren, is het onoverkomelijk dat een dergelijk project niet altijd op steun van alle omwonenden kan rekenen. Stedenbouwkundig gezien is de voorgenomen bouwhoogte echter aanvaardbaar. Waar gebouw G en H relatief vrij gepositioneerd zijn is gebouw F sterk gerelateerd aan de positie, richting en afmeting van de vleugels van het monument. Ook in volume-opbouw sluit gebouw F aan bij de oudbouw door het hoofdvolume te relateren aan de gootlijn van het monument, de daklagen transparanter uit te voeren en terug te leggen d.m.v. een set-back en de koppen te verjongen.*



*De gebouwen G en H vormen met hun alzijdige structuur een uitzondering hierop maar kennen in de uitwerking een heldere en sterke verwantschap met gebouw F, zodat het geheel een krachtig ensemble vormt. De posities liggen zoveel mogelijk binnen de enveloppe van de saxofoon en de afstanden tot de omliggende wegen zijn gelijk of groter dan voorheen.*

*Daar komt bij dat aan de vaststelling van het bestemmingsplan een uitgebreide belangenafweging ten grondslag ligt. In die belangenafweging zijn de belangen van de toenemende Haagse woningbehoefte afgewogen tegen de ruimtelijke effecten van de voorgenomen ontwikkeling. Hierbij is onderzocht of het project past bij de bebouwing in de omgeving en sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Uit de onderzoeken is gebleken dat de ontwikkeling geen onaanvaardbare gevolgen heeft voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden.*

b. Zienswijze

Deze visie heb ik bij elke gelegenheid herhaald in de afgelopen jaren en zal geen verrassing zijn voor bouwer of Plesman commissie. Terwijl vrijwel de gehele bevolking van de wijk op afstand woont van de Saxofoon, ben ik de directe buurman en ervaar het ontwerp dus intenser en heb ik niet hetzelfde perspectief als het gemiddelde perspectief in de wijk.

*Reactie:*

*Zie de reactie onder a*

c. Zienswijze

De ontwerpers van de Saxofoon hadden destijds vergelijkbare ontwerp dilemma's als de huidige ontwikkelaar, om volume te creëren dat harmonieert met de omgeving, waar toen met de Saxofoon een veel kleiner bouwvolume uit kwam dan het huidige ontwerp met de 3 torens.

*Reactie:*

*Zie de reactie onder a*

d. Zienswijze

Het huidig ontwerp overschaduwde het park en het monument. In plaats van een aflopende lijn van monument via gebouwen naar park, die zowel Monument als Park laat uitkomen, ontstaat er nu een opstaande rand van gebouwen tussen monument en park.

*Reactie:*

*Zie de reactie onder a.*

e. Zienswijze

In discussie tussen ontwikkelaar, direct omwonenden en de Plesmancommissie is een maximum hoogte gesuggereerd van 27m+NAP voor de nieuwbouw, gerelateerd aan het lagere deel van het monument, om nog enigszins te voorkomen dat de nieuwbouw het monument zou overvleugelen. De ontwikkelaar heeft dat opgerekt tot 28m+NAP om toch een 8<sup>e</sup> verdieping te realiseren. Vervolgens is er nog een "hoogte accent" toegevoegd, wat een volledige verdieping is geworden op torens G&H naast het park, die nu tot 31m +NAP reiken, ruim boven vrijwel alle delen van het monument.

*Reactie:*

*Zie de reactie onder a.*

f. Zienswijze

Mijns inziens zouden ook gebouwen G & H de maximum hoogte van 28m moeten eerbiedigen en dus een verdieping minder hoog moeten worden. Voor de geleidelijke overgang van monument naar park zou verdere reductie van de bouwhoogte nodig zijn.

*Reactie:*

*Zie de reactie onder a.*

g. Zienswijze

Als een van de weinige direct betrokkene bij gebouw H, zie ik nu een plan om een toren van 31m hoog en 33m breed naast mijn huis te plaatsen, wat te hoog en te groot is.

*Reactie:*

*Zie de reactie onder a.*

h. Zienswijze

2. Uitrit Kwekerijweg/Hubertusweg op de Plesmanweg

Een belangrijke uitrit van het Plesmanduin komt via de Kwekerijweg/Hubertusweg uit op de Plesmanweg. Dit is een lastige kruising, waar nogal eens bijna-ongelukken ontstaan. Door het extra verkeer van Plesmanduin ontstaat een situatie met meer risico op ongelukken, zeker voor het verkeer dat linksaf slaat richting Raamweg.

*Reactie:*

*In het mobiliteitsonderzoek (Parkeerkundige en verkeerskundige toets Plesmanweg 1-6), zie bijlage 25 bij het ontwerp bestemmingsplan, is de impact van de ontwikkeling op het omliggende wegennet beoordeeld (paragraaf 4.1 van de toelichting en verder). Het verkeerskundig bureau merkt in het onderzoek op dat de omliggende wegen dusdanig zijn vormgegeven (met fietspaden of fietsstroken) dat een eventuele (lokale) toename van verkeersbewegingen op een verkeersveilige wijze verwerkt kan worden (p.15). Gelet op het voorstaande zien wij geen aanleiding dat een toename van het verkeer leidt tot een situatie met nog meer risico op ongelukken, ook niet ter plaatse van de Raamweg.*

i. Zienswijze

In discussie met vertegenwoordigers van ontwikkelaar en gemeente (bv. Tijdens bijeenkomst op 10 januari j.l.) krijg ik te horen dat er een verbetering zal komen, maar er wordt niets getoond en niemand weet wat de verbetering precies zal zijn.

*Reactie:*

*Buiten deze ontwikkeling om wordt gewerkt aan een nieuw inrichtingsplan voor een deel van de Badhuisweg en een deel van de Plesmanweg. Deze maatregel c.q. verbetering houdt in dat de rijstrook voor autoverkeer en het fietspad op de Plesmanweg in de richting van Scheveningen worden uitgebogen om tussen de rijstroken voor autoverkeer op de Plesmanweg verkeerseilandjes aan te kunnen leggen. Autoverkeer, voetgangers en fietsers van en naar de Kwekerijweg kunnen de rijstroken en het fietspad daarmee gefaseerd oversteken. Deze maatregelen maken onderdeel uit van de anterieure overeenkomst tussen de gemeente en de ontwikkelaar en worden binnenkort separaat vrijgegeven voor inspraak.*

j. Zienswijze

Om te voorkomen dat de situatie onveiliger wordt zou mijns inzien een besluit over adequate herstructurering van dit verkeerspunt deel moeten uitmaken van de omgevingsvergunning voor het realiseren van een in- of uitrit (Plesmanduin).

*Reactie:*

*Gelet op de hiervoor gegeven reacties onder h. en i, hoeven eventuele besluiten over een herstructurering van de Plesmanweg – Badhuisweg geen onderdeel uit te maken van de nu voorliggende besluiten.*

k. Zienswijze

3. In-/uitrit aan de Kwekerijweg en Post- en pakketbezorging

De zorg over de verkeersbelasting en potentiële chaos rond de entree op de Kwekerijweg heb ik al vele jaren aangekaart bij ontwikkelaar, architect en gemeentelijke vertegenwoordigers. De architect had een systeem bedacht met een afgifte punt voor pakketjes in het monument, waar ook bewoners van de nieuwbouw hun pakketjes kunnen ophalen. Dit is echter omslachtig voor zowel bewoners als bezorgers: de bezorgers moeten de belofte van hun werkgever waarmaken (bv. "Boodschappen geleverd tot in de keuken") en de bewoners willen zo min mogelijk zelf slepen met goederen. De kortste route naar gebouwen G&H is buitenaf gezien via de inrit voor hulpdiensten aan de Kwekerijweg. De ontwikkelaar zou een systeem /routing moeten aanbieden aan de toekomstige bewoners en hun dienstverleners, dat zichtbaar aantrekkelijker is dan het gebruik van de inrit voor hulpdiensten. Mijns inziens is zou dit een voorwaarde moeten zijn voor het verstrekken van een vergunning, want de ervaring leert dat stopverboden, VVE geboden en handhaving het gedrag van pakketbezorgers onvoldoende beïnvloeden.

*Reactie:*

*Deze zienswijze ziet op de omgevingsvergunning voor het bouwen en wordt in dat kader beantwoord.*

l. Zienswijze

4. Bouwverkeer

Ontwikkelaar heeft mondeling aangegeven dat de Kwekerijweg en Sint Hubertusweg geen deel worden van circulatie en parkeren van bouwverkeer of verder gebruik als bouwterrein. Mijns inziens moet dit vastgelegd worden in de vergunning.

*Reactie:*

*Deze zienswijze ziet op de omgevingsvergunning voor het bouwen en wordt in dat kader beantwoord.*

m. Zienswijze

5. Trillingen, schade en o-meting

Onze woning (Sint Hubertusweg 2) heeft staan trillen tijdens de eerste sloop werkzaamheden aan de Saxofoon, toen een doorgang werd gemaakt voor bouwverkeer (2021). De gevolgschade is toen hersteld.

Mijns inziens is een gedetailleerd uitvoeringsplan nodig om aan te geven hoe sloop en nieuwbouw gerealiseerd kunnen worden zonder schade te veroorzaken aan omliggende panden en infrastructuur, voordat een vergunning kan worden verleend.

*Reactie:*

*Deze zienswijze ziet op de omgevingsvergunning voor het bouwen en wordt in dat kader beantwoord.*

n. Zienswijze

Het inventariseren van de staat van die woningen vooraf aan werkzaamheden voor sloop of nieuwbouw, en het juridisch vastleggen en bekendmaken van de procedure voor schadeverhaal, dient deel te zijn van de vergunning voor slopen en bouwen

*Reactie:*

*Deze zienswijze ziet op de omgevingsvergunning voor het bouwen en wordt in dat kader beantwoord.*

o. Zienswijze

6. Omgevingsgeluid vanaf dak gebouw H

Op het dak van gebouw H zijn installaties voorzien voor WKO en/of warmtepompen. Die zijn weliswaar omgeven door een geluidwerende wand, maar ik maak me zorgen over het geluidsniveau in de nacht temeer omdat dit gebouw in een stille natuur-omgeving staat. In de omgevingsvergunning dient te worden aangegeven wat de norm is voor geluid vanwege de installaties in het bosgebied.

*Reactie:*

*Deze zienswijze ziet op de omgevingsvergunning voor het bouwen en wordt in dat kader beantwoord.*

p. Zienswijze

Ontwikkelaar heeft aangegeven dat (een deel van) de installatie op gebouw H wordt geïnstalleerd voor piek capaciteit en niet permanent draait. Ontwikkelaar moet dus aangeven hoe het ontwerp voldoet aan de norm, zowel voor gemiddelde als de piek belasting van geluid.

*Reactie:*

*De installatie op het dak van bouwdeel H is onderdeel van de wko-installatie. Voor installaties zoals warmtepompen gelden vanuit de landelijke bouwregelgeving eisen aan de geluidsproductie ter plaatse van te openen ramen en deuren van appartementen in de gebouwen zelf (maximaal 40 dB). Er is geen sprake van piekbelasting. De installaties voldoen aan deze eisen.*

q. zienswijze

7. Short-stay / hotel

Bij de Bestemming 'logies' in bouwdeel A op voor 'Gemengd' aangewezen grond

Bij de herontwikkeling van het monument is duidelijk aangegeven dat er ruimte voor logies, genaamd "short-stay" zou zijn; daarbij zijn voorzieningen zoals restaurant inbegrepen, met horeca bestemming "light" (vergunning 2018).

Het begrip "short-stay" is niet gedefinieerd, maar mijn begrip ervan is dat het gaat om verhuur van gemeubileerde appartementjes waar mensen voor enkele weken of maanden verblijven (veelal zakelijk).

*Reactie:*

*Reclamant gaat ervan uit, dat de planontwikkeling gericht is op de exploitatie van short stay voorzieningen zoals gedefinieerd in de Nota Hotelbeleid uit 2021.*

*Daarbij refereert hij aan de aldaar genoemde verhuurtermijnen zoals vastgelegd in de gemeentelijke. Deze aanneme van reclamant is echter onjuist.*

*Geconstateerd moet worden dat gedurende de plan- en projectontwikkeling voor onderhavige locatie in 2018 reeds ontwikkelafspraken zijn gemaakt, die andere exploitatiemogelijkheden biedt, dan in huidig short stay-beleid worden geboden. Zo is in de destijds vergunde voorzieningen sprake van een afwijkende ruimtelijke configuratie/ samenstelling van de verblijfsvoorzieningen en mogen de verblijfsvoorzieningen ook voor een kortere termijn verhuurd worden dan thans onder het nieuw shorts stay-beleid mogelijk is.*

*Daarnaast is al in 2018 ruimte geboden voor de ontwikkeling van specifieke voorzieningen resp. functie, waarmee het woongenot ter plaatse verbreed kan worden. Dit heeft zijn neerslag gekregen in separate bestemmings- en functieaanduidingen t.b.v. sport- en horecavoorzieningen maar ook in de feitelijke exploitatie van het vastgoed, waar een zeer flexibele vorm van 'wonen' in gemeubileerde appartementen met eigen kookgelegenheden en sanitair wordt gefaciliteerd. In zijn aard wijkt dit gebruik dan ook duidelijk af van de standaard hotel-exploitatie. Laatstgenoemde is immers hoofdzakelijk op (zeer) kortdurend en toeristisch of kort zakelijk verblijf gericht, terwijl logies-units in het Plesmancomplex in een behoefte voorzien, waarbij het accent ligt op langduriger verblijf en veelal gekoppeld aan langer zakelijk of goevernementeel gemotiveerd verblijf.*

*Met andere woorden: de gemeente dient de in 2018 vergunde exploitatiemogelijkheden te eerbiedigen en de planbepalingen zien hierop toe. Dit geldt met name voor de begripsbepalingen voor logies, die afwijken van begripsbepalingen voor hotelvoorzieningen enerzijds en short stay-voorzieningen volgens het recente hotelbeleid anderzijds. Gezien het feit dat de exploitatie berust op een vergunning uit 2018 op basis van het toen geldende beleid is er geen sprake van een nieuwe definitie van logies, maar van eerbiediging van eerder verleende rechten.*

*Het vorenstaande betekent overigens niet dat bij nieuwe aanvragen eveneens medewerking aan kortdurende verhuurconcepten (minder dan 5 dagen) verleend kan worden. Bij afwijkingen van het bestemmingsplan zal het in 2021 vastgestelde hotelbeleid als aanvullend en doorslaggevend toetsingskader fungeren.*

r.       Zienswijze

Het huidige concept bestemmingsplan gaat nu uit van horeca middelzwaar en het begrip logies lijkt een nieuwe betekenis te krijgen. Wanneer dit meer het karakter krijgt van een hotel, dan komt een heel ander publiek in beeld en verandert ook het gebruik van het park. Hierover is geen overleg geweest met omwonenden en de wijkvereniging.

Mijns inziens moet eerst worden bekeken welk gebruik overeenstemt met het gebied, voordat de vergunning wordt aangepast.

*Reactie:*

*De beoogde horeca-activiteiten zijn naar hun aard deels als lichte en deels als middelzware horeca-activiteiten aan te merken. Zij zijn gelieerd aan zowel de woonfunctie als de logiesfunctie. Gemeten aan het horecabeleid zoals vastgelegd in de 'Horecavisie 2016 (RIS 288645)' is de horecavoorziening in het monumentale bouwdeel als een solitaire locatie aan te merken die bijdraagt aan de verbreding van het woon- en leefgenot ter plaatse en die tevens een ondersteunende bijdrage kan leveren aan de exploitatie van de logiesvoorziening. Daarbij is het mogelijk en voorstelbaar, dat de voorziening ook nog na 23.00 uur is geopend, na 23.00 uur nog maaltijden genuttigd kunnen worden en na 23.00 uur niet alcoholhoudende dranken worden geschonken. Als zodanig is daarom de aanwijzing van de categorie middelzwaar gerechtvaardigd.*

*Bij deze afweging houdt de gemeente rekening met het gegeven, dat vermaak en het schenken van alcoholhoudende dranken na 23.00 uur zijn uitgesloten, omdat dergelijke horeca-activiteiten als 'zware horeca' worden aangemerkt. Met het oog op deze afweging kan de zienswijze van reclamanten niet gehonoreerd worden.*

s. Zienswijze

#### 8. Licht

Positionering en eventuele afscherming van verlichting van de nieuwbouw moet zodanig zijn, dat er minimale licht impact is op flora en fauna in het park. Om dit effectief uit te voeren moet dit als voorwaarde in vergunning staan en in het VVE reglement worden opgenomen.

Mijn zorg hier is dat licht kegels ontstaan, zoals bijvoorbeeld is gebeurd met nieuwbouw aan de Badhuisweg, die de Nieuwe Schevenings Bosjes in schijnt.

*Reactie:*

*Reclamant maakt zich zorgen over negatieve effecten van verlichting in en rond de nieuwbouw, en wenst nadere afspraken hieromtrent in een omgevingsvergunning en VvE-reglementen voor het complex.*

*De planprocedure voor het bestemmingsplan noch de procedure voor de omgevingsvergunning kan gebruikt worden om invloed op een VvE-reglement uit te oefenen. Een dergelijke regeling is immers privaatrechtelijk van aard en de eigenaren dienen daarin naar eigen inzichten exploitatie en gebruiksafspraken vast te leggen.*

*Uit de uitgevoerde ecologische quickscan volgt dat het bepaalde in de Wet natuurbescherming niet aan vaststelling van het bestemmingsplan (dan wel het verlenen van de omgevingsvergunning) in de weg staat. Er is derhalve ook geen grondslag om in de omgevingsvergunning voorschriften op te nemen inzake de effecten van verlichting.*

Conclusie:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

#### 3. Ra 10690359 Belanghebbende

De volledige zienswijze is als bijlage bij dit raadsvoorstel bijgesloten.

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

a. Zienswijze

De zienswijze heeft betrekking op hetgeen omschreven in het 'ontwerpbesluit Plesmanweg 1 tot en met 6', uw kenmerk 202213827/8843905 en Bijlage 'Beoordeling activiteit 'Kappen' gemarkeerd als 'concept'.

Relevante citaten document 202213827/8843905:

De aanvraag betreft nu: het kappen van 72 bomen, staande langs de percelen Plesmanweg 1 -6. De aanvrager wil de 72 bomen kappen om de bouw van 3 appartementengebouwen met parkeergarages ten behoeve van het projectgebied Plesmanduin mogelijk te maken.

De locatie en het aanleggen van de parkeerkelder is de noodzaak tot de kap van de opgegeven bomen.

*Reactie:*

*Wij hebben deze opmerking voor kennisgeving aangenomen*

b. Zienswijze

De parkeerkelder kan niet op alternatieve wijze worden vormgegeven als gevolg van de ligging in het grondwaterbeschermingsgebied; het voldoen aan de parkeernormen vanuit de Gemeente Den Haag en de (gemeentelijke) eis om parkeren zoveel mogelijk uit zicht te realiseren.

*Reactie:*

*Wij hebben deze opmerking voor kennisgeving aangenomen.*

c. Zienswijze

Doordat er ontgravingswerkzaamheden plaatsvinden tot bijna 6 meter diep en bronbemaling nodig is op kleine afstand van de bomen is de projectinvloed zeer belemmerend op het behoud van de bomen met de boomnummers 74 - 87 en 96 - 102 en kunnen deze niet behouden blijven.

*Reactie:*

*Wij hebben deze opmerking voor kennisgeving aangenomen.*

d. Zienswijze

Daarnaast kan boom met boomnummer 74 ook niet behouden blijven als gevolg van ontgravingen op kleine afstand van deze boom voor de aanleg van de inrit van de parkeergarage.

*Reactie:*

*Wij hebben deze opmerking voor kennisgeving aangenomen.*

e. Zienswijze

Doordat de bomen niet behouden kunnen blijven wegens ontgravingen en bronbemaling van de locatie waarop de bomen zich bevinden of door de hele kleine afstand daarvan zijn er geen specifieke maatregelen op te stellen om duurzaam behoud van deze bomen mogelijk te maken.

*Reactie:*

*Wij hebben deze opmerking voor kennisgeving aangenomen.*

f. Zienswijze

Reden zienswijze

In de op Ruimtelijkeplannen.nl gepubliceerde documenten, en het boven geciteerde document, wordt door de gemeente het belang van verwijderen sterk overdreven, onvoldoende onderbouwd waarom er zoveel parkeerplaatsen nodig zijn en aan de andere kant juist het belang van behoud van de betreffende bomen onderbelicht.

*Reactie:*

*Deze zienswijze ziet op de omgevingsvergunning voor het kappen van de bomen, waardoor ze hier niet inhoudelijk is behandeld.*

g. Zienswijze

Onvoldoende onderbouwd is tevens de keuze voor de positie van de inrit naar de parkeergarage aan de Plesmanweg/Badhuisweg, wat de aanleiding is voor de aanvraag van de kapvergunning van de bovengenoemde bomen op deze plek.

*Reactie:*

*Deze zienswijze ziet op de omgevingsvergunning voor het kappen van de bomen, waardoor ze hier niet inhoudelijk is behandeld.*

h. Zienswijze

Concreet bestaan er gerede twijfels bij de conclusies dat de volgende bomen gekapt moeten worden, in het document 'b\_NL.IMRO.0518.BP0352DPlesmanweg-40ON\_tb18' genummerd: 67 t/m 77, 79 t/m 85, 87 en 96, 99 t/m 101.

*Reactie:*

*Deze zienswijze ziet op de omgevingsvergunning voor het kappen van de bomen, waardoor ze hier niet inhoudelijk is behandeld.*

i. Zienswijze

Gevolgen op omgevingskwaliteit en leefbaarheid

Het verdwijnen van groen en toevoegen van verharding en autoverkeer op deze plek in het verlengde van de Van Lennepweg hebben negatieve gevolgen op de leefbaarheid. Gevolgen zijn onder andere: geluidsoverlast door autoverkeer, luchtvervuiling, lichtvervuiling van koplampen, verdwijnen van flora en fauna en hittestress.

*Reactie:*

*Het bestemmingsplan is opgesteld binnen de wettelijke kaders. In het kader van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning zijn een groot aantal milieutechnische onderzoeken uitgevoerd, waaronder naar de effecten van de ontwikkeling op luchtkwaliteit, geluid door verkeer, verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling. Er is aangetoond dat de beoogde ontwikkeling niet tot aantasting van de leefbaarheid in de omgeving van het plangebied leidt. Ook worden, conform gemeentelijk beleid, maatregelen genomen om hittestress te voorkomen en is er geen sprake van het verdwijnen van flora- en fauna.*

*Meer concreet: met de voorgestelde maatregelen (het realiseren van waterbuffers) en de groene inrichting van het plangebied (denk aan het groene parkeerdek) wordt zelfs bijgedragen aan het tegengaan van hittestress en de kans op wateroverlast.*

j. Zienswijze

Ten slotte is bij de geplande nieuw te planten bomen onduidelijk of dit volgroeide bomen zijn of wat de leeftijd van de nieuwe bomen zal zijn.

*Reactie:*

*Deze zienswijze ziet op de omgevingsvergunning voor het kappen van de bomen, waardoor ze hier niet inhoudelijk is behandeld.*

k. Zienswijze

Conclusie



Een second opinion op de Beoordeling activiteit 'Kappen' m.b.t. de bovengenoemde te kappen bomen en de gekozen plek van de inrit naar de parkeergarage acht ik derhalve noodzakelijk.

*Reactie:*

*Deze zienswijze ziet op de omgevingsvergunning voor het kappen van de bomen en de omgevingsvergunning voor de uitrit, waardoor ze hier niet inhoudelijk is behandeld.*

Conclusie:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

**4. Ra 10690508 Wijkvereniging Duttendel Wittebrug**

De volledige zienswijze is als bijlage bij dit raadsvoorstel bijgesloten.

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

- a. Zienswijze
1. Inleiding

Het bestuur van Duttendel Wittebrug Wijkvereniging (DWW) is via de Plesmancommissie betrokken geweest bij het ontwerpen van nieuwbouw op Plesmanweg 1-6. Daarover is mededeling gedaan op <https://www.plesmancommissie.nl/>.

In de zomer van 2020 heeft de Plesmancommissie intensief overleg gevoerd met de ontwikkelaar (Impact Vastgoed / Plesmanweg B.V.). Daarbij zijn - in een compromis - kaders overeengekomen voor verdere ontwikkeling van nieuwbouw en het Plesmanduin. Die kaders betreffen zichtlijnen en bouwvlakken, hoogte, massa, parkeren en vergroening. Met dit compromis werd zover aan de wensen en opvattingen van de wijk tegemoet gekomen dat de Plesmancommissie er vertrouwen in had dat het beginselplan voor nieuwbouw op aanvaardbare wijze kon worden uitgewerkt.

Via een enquête (van 3 tot 10 september) is aan wijkbewoners gevraagd om instemming met deze kaders. In het overleg tussen Ontwikkelaar en Plesmancommissie - eind september 2020 - zijn de resultaten van de enquête besproken. Daarbij heeft de ontwikkelaar de toezegging gedaan om de volgende onderdelen en aandachtspunten verder uit te werken en daarover nadere informatie te geven tijdens een buurtpresentatie: parkeergarage, aansluiting bij het groen, massaliteit en technische ruimte. Wederzijds is het vertrouwen uitgesproken dat met de overeengekomen kaders (zie [https://www.plesmancommissie.nl/documenten/2020-09-30\\_KD\\_pub.pdf](https://www.plesmancommissie.nl/documenten/2020-09-30_KD_pub.pdf)) een traject van samenwerking ingezet kon worden. In een vaststellingsovereenkomst is vastgelegd dat Plesmanweg B.V. max. 22.000 m<sup>2</sup> BVO aan nieuwbouw zal realiseren en dat de Plesmancommissie haar beroep bij de rechtbank zal intrekken.

Met de verdere uitwerking van de nieuwbouwplannen heeft de Plesmancommissie kunnen instemmen.

De wijkbewoners zijn via de websites van Plesmancommissie en DWW, via nieuwsbrieven van de Ontwikkelaar, en op wijkvergaderingen geïnformeerd over de uitwerking van de plannen.

De ontwikkelaar heeft op 9 november 2021 een omgevingsvergunning aangevraagd voor de nieuwbouw en de inrichting van het landschap. Wij hebben aan het College B&W verzocht om de aandachtspunten (met voorlopige zienswijze) van de Plesmancommissie (zie [https://www.plesmancommissie.nl/documenten/2021-11-09\\_aandachtspunten\\_AO\\_Plesmanduin.pdf](https://www.plesmancommissie.nl/documenten/2021-11-09_aandachtspunten_AO_Plesmanduin.pdf)) te betrekken bij de beoordeling van de aanvraag omgevingsvergunning Plesmanduin. Van die aandachtspunten herhalen wij de volgende punten 3, 4 en 6.

## 2. Verkeersveiligheid en planontwikkeling

Paragraaf "4.9 Verkeer en parkeren" in het ontwerp-bestemmingsplan is een weergave van de onderzoeksresultaten uit het rapport van Goudappel BV. Dit rapport geeft een cijfermatige onderbouwing van de parkeerbehoefte, de verkeersgeneratie en de verkeersafwikkeling in relatie tot de nieuwbouw en het monument. In de conclusie van het rapport is opgenomen dat "De wijzigingen in de verkeersdruk geen invloed hebben op het verkeersveiligheidsbeeld van de omliggende wegen". In het ontwerp-bestemmingsplan (p.93) is opgenomen dat "De omliggende wegen dusdanig zijn vormgegeven met fietspaden of fietsstroken dat een eventuele toename van verkeersbewegingen op een verkeersveilige wijze verwerkt kan worden".

In beide conclusies is een toekomstige verkeersveilige afwikkeling van het verkeer voorzien, zonder dat hiervoor een adequate onderbouwing wordt gegeven, anders dan de in het rapport Goudappel berekende toename van het aantal verkeersbewegingen.

### *Reactie:*

*Het is niet ongebruikelijk dat in het kader van een grote herontwikkeling, zoals de ontwikkeling Plesmanduin, door een onafhankelijke partij in beeld wordt gebracht welke gevolgen de ontwikkeling heeft op de verkeersaantrekkende werking en de belasting van het verkeersnetwerk in de omgeving van de ontwikkeling. De gemeente toetst of er in het verkeersnetwerk geen onaanvaardbare situaties ontstaan als gevolg van de ontwikkeling op het gebied van de verkeersbelasting van het netwerk en op het gebied van verkeersveiligheid. In beide gevallen heeft de gemeente de uitkomsten van het rapport als acceptabel beoordeeld.*

*Op wegvakniveau geldt dat de wegen op een adequate wijze zijn vormgegeven met fietsstroken of -paden. De omliggende wegen hebben een veilig wegprofiel met fietsstroken of -paden.*

*De locatie van de te handhaven uitritten wijzigt niet ten opzichte van de huidige situatie.*

*Verkeer uit elke uitrit moet voorrang verlenen op al het kruisende verkeer. Deze wijze van voorrangregeling wijzigt niet ten opzichte van de huidige situatie/vormgeving. Uit de kruispuntberekeningen voor de uitritten blijkt dat er sprake is van een goede doorstroming op de omliggende wegen ter hoogte van de uitritten.*

*Een eventuele (lokale) toename van verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkeling kan op een verkeersveilige wijze verwerkt worden.*

*Voor de nieuwe uitrit aan de Badhuisweg geldt dat vanuit deze uitrit goed zicht is op de omliggende wegen. Ook is sprake van een uitritconstructie, wat betekent dat het uitrijdend verkeer voorrang moet verlenen aan alle verkeersdeelnemers op de Badhuisweg. Deze constructie is nader uitgewerkt in de omgevingsvergunning voor het realiseren van de uitweg.*

### b. Zienswijze

Het rapport Goudappel wekt de suggestie, dat de toekomstige verkeersveiligheid slechts bepaald wordt door de totale verkeersgeneratie van het Plesmanduin. In het rapport is geen rekening gehouden met de toename van de verkeersintensiteit sinds de sluiting van de voormalige kantoor locatie.

Afbeelding 9. 1: routing verkeersgeneratie (bron: Goudappel B.V.)

### *Reactie:*

*Uit het rapport van Goudappel wordt duidelijk dat de kwaliteit van de verkeersafwikkeling beoordeeld is op het toekomstjaar 2030. Daarbij is niet alleen de rotonde Plesmanweg-Nieuwe Parklaan doorgerekend met behulp van het programma OMNI-X, maar is ook gebruik gemaakt van de ochtendspits- en avondspitsintensiteiten, zoals opgenomen in bijlage 2 van het rapport van Goudappel.*

*De gemeente toetst of er in het verkeersnetwerk geen onaanvaardbare situaties ontstaan als gevolg van de ontwikkeling op het gebied van de verkeersbelasting van het netwerk en op het gebied van verkeersveiligheid. In beide gevallen heeft de gemeente de uitkomsten van het rapport als acceptabel beoordeeld.*

*Betoogd wordt dat de verkeersintensiteit zou zijn toegenomen, maar bij dit betoog wordt geen verdere onderbouwing overlegd. Het wordt daarmee onvoldoende aannemelijk gemaakt dat er ook daadwerkelijk sprake is van een toename van de verkeersintensiteit sinds de sluiting van het voormalige kantoor. Verder wordt nog opgemerkt dat uit intensiteitsmetingen op de Nieuwe Parklaan (tussen rotonde en Wagenaarweg) en de Badhuisweg tussen Pompstationsweg en Cremerweg) blijkt dat de intensiteiten in 2024 op een vergelijkbaar niveau liggen als in 2022 (etmaalintensiteit Nieuwe Parklaan 9429 mv't in 2024 vs. 9418 in 2022; etmaalintensiteit Badhuisweg 2940 mv't in 2024 vs. 2772 in 2022). De toename op de Badhuisweg is niet van een dermate omvang dat dit een substantieel effect zal hebben op de verkeersafwikkeling ter plaatse van uitrit A. Tijdens de ochtend-/avondspits gaat het om een toename van 15 voertuigen, gebaseerd op het percentage van 9% dat Goudappel in haar rapportage hanteert (zie tabel 3.6), waarbij voor zowel de ochtendspits als de avondspits als gebruikelijk in het verkeersbeleid een periode van 2 uur wordt aangehouden. Per saldo gaat het om een gemiddelde toename van 1 auto per ca. 8 minuten. Deze toename is in de praktijk nauwelijks waarneembaar en gaat op in het huidige verkeersbeeld.*

c. *Zienswijze*

In het concept-bestemmingsplan wordt gesteld dat met de vormgeving van omliggende wegen de verkeersveiligheid van verschillende verkeersdeelnemers in het drukke verkeer rond het Plesmanduin gewaarborgd is, maar er wordt geen enkele inzage in te nemen verkeersmaatregelen en de wijze van aansluiten van de in- en uitritten op de omliggende wegen gegeven. Het bestemmingsplan gaat hiermee onvoldoende in op de verkeersveiligheid in relatie tot de planontwikkeling; verkeersveiligheid wordt ondergeschikt gemaakt aan planontwikkeling.

*Reactie:*

*Uit het verkeerskundig onderzoek van Goudappel volgt dat de kwaliteit van de verkeersafwikkeling is te kwalificeren als 'redelijk' t/m 'zeer goed'. De kwalificatie 'redelijk' doet zich enkel voor op de Doctor Aletta Jacobsweg in het ochtendspitsuur (reservecapaciteit van 288 auto's/uur) en in het avondspitsuur op de Nieuwe Parklaan (reservecapaciteit van 281 auto's/uur). De gemiddelde wachttijd op de hiervoor genoemde momenten bedraagt echter 12 seconden, wat valt onder de kwalificatie 'zeer goed'. Op de overige wegen vallen de resultaten in het ochtend- en avondspitsuur in de kwalificatie 'zeer goed' (reservecapaciteit van meer dan 400 auto's/uur en een gemiddelde wachttijd van minder dan 10 seconden). Gelet op voorgaande is het treffen van verkeersmaatregelen – anders dan het verplaatsen van de bushalte als gevolg van de te realiseren in-/uitrit – niet nodig. De verkeersveiligheid is immers niet in het geding.*

*Wel is in het kader van het programma Ruim baan voor de fiets (RIS 302960) de Plesmanweg-Badhuisweg opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Ruim baan voor de fiets (RIS306923) als project ter verbetering van de Sterfietsroute Meijendel. In het kader van dat project, waarvan de uitwerking volgens de huidige planning start in 2024, wordt ook aandacht besteed aan het veiliger maken van de Plesmanweg-Badhuisweg en het veiliger aansluiten van de zijstraten.*

*Ter plaatse van de aansluiting van de St. Hubertusweg op de Plesmanweg is een aanpassing van de openbare ruimte voorzien.*

*Deze maatregel houdt in dat de rijstrook voor autoverkeer en het fietspad op de Plesmanweg in de richting van Scheveningen worden uitgebogen om tussen de rijstroken voor autoverkeer op de Plesmanweg verkeerseilandjes aan te kunnen leggen. Autoverkeer, voetgangers en fietsers van en naar de Kwekerijweg kunnen de rijstroken en het fietspad daarmee gefaseerd oversteken.*

*Ook ter hoogte van de uitrit, die is gelegen tussen de rotonde en de St. Hubertusweg is een aanpassing van de weg voorzien. Om te voorkomen dat voertuigen komende uit deze uitrit linksaf kunnen slaan in de richting van de Raamweg, wordt een verhoogde middennaald aangelegd ter hoogte van deze uitrit. Voertuigen komende uit de uitrit kunnen dan alleen naar rechts afslaan in de richting van de rotonde. Voertuigen die in de richting van de Raamweg willen rijden kunnen via de rotonde rondrijden om vervolgens in de richting van de Raamweg te rijden.*

*Deze maatregelen, de verplaatsing van de bushalte, de aanpassing ter plaatse van de St. Hubertusweg en de aanpassing ter hoogte van de uitrit halverwege het wegvak tussen de rotonde en de St. Hubertusweg maken onderdeel uit van de anterieure overeenkomst tussen de gemeente en de ontwikkelaar en worden binnenkort separaat vrijgegeven worden voor inspraak.*

d. Zienswijze

3. Uitrit Kwekerijweg/Hubertusweg op de Plesmanweg

Een belangrijke uitrit van het Plesmanduin komt via de Kwekerijweg/Hubertusweg uit op de Plesmanweg. Daar ontstaat een verkeersonveilige situatie, zeker voor het verkeer dat linksaf slaat richting Raamweg. Wij hebben daarover (en ook over volgende punten 3 en 4) reeds gesproken in het overleg met ontwikkelaar ([naam]), lid Adviescommissie Openbare Ruimte ([naam]), en Projectmanagement gemeente ([naam]) d.d. 20 oktober 2021. Het idee is onder meer: de rijstrook aan de N-zijde zodanig verleggen dat op de middenberm ruimte ontstaat voor opstellen van linksaf-gaand verkeer, zorgen voor voldoende uitzicht (2 parkeerplaatsen aan de NO-zijde verwijderen), en het nemen van verkeersremmende maatregelen (er wordt veel te hard gereden op dit stuk Plesmanweg: plaats camera's).

Ons inziens dient een besluit over adequate herstructurering van dit verkeerspunt deel uit te maken van de omgevingsvergunning voor het realiseren van een in- of uitrit (Plesmanduin).

*Reactie:*

*Zie de reactie onder c.*

e. Zienswijze

4. In-/uitrit aan de Kwekerijweg

Ter hoogte van gebouw G is een in-/uitrit van het Plesmanduin voorzien t.b.v. hulpdiensten en incidentele verhuizingen. Voorkomen moet worden dat deze in-/uitrit wordt gebruikt door pakketbezorgers, bezoekers enz. en/of dat er 'met knipperlichten aan' wordt geparkeerd langs de Kwekerijweg.

*Reactie:*

*De wijze waarop post- en pakketbezorging (en dergelijke) plaatsvindt, kan niet worden vastgelegd als voorschrift in de omgevingsvergunning voor het bouwen. Wel is hiervoor vanuit de initiatiefnemer aandacht voor. Voor post- en pakketbezorging geldt dat hiervoor één centraal punt wordt ingericht in het plangebied, te weten in het monument. De inrichting van het plangebied is er niet op gericht dat de gebouwen G en H benaderd worden in het noordoosten van het plangebied (via de Kwekerijweg).*

*Indien na realisatie van de nieuwbouw blijkt dat er aan de zijde van de Kwekerijweg ongewenst verkeersgedrag plaatsvindt, zal de gemeente zo nodig onderzoeken of aanvullende maatregelen aan de zijde van de Kwekerijweg kunnen worden gerealiseerd.*

f. Zienswijze

De Kwekerijweg heeft een landelijk karakter dat in stand gehouden moet worden.

*Reactie:*

*De voorgenomen ontwikkeling voorziet niet in wijzigingen aan (het karakter van) de Kwekerijweg.*

g. Zienswijze

Bovendien wordt hier veel gefietst, en wordt de weg gebruikt door transportvoertuigen richting kwekerij. De ontwikkelaar dient ervoor te zorgen dat er regelgeving komt m.b.t. het gebruik van de in-/uitrit; de gemeente dient een stopverbod in te stellen voor beide zijden van de Kwekerijweg ter hoogte van het Plesmanduin.

*Reactie:*

*Zie de reactie onder e. Het instellen van een stopverbod aan beide zijden van de Kwekerijweg zal overigens tevens tot gevolg hebben dat bezorgdiensten niet meer mogen stilstaan voor het bezorgen van pakketten bij de huidige bewoners van de Kwekerijweg.*

h. Zienswijze

Ons inziens dient de verplichting voor ontwikkelaar om bedoelde regelgeving juridisch vast te leggen, en een besluit over het instellen van het stopverbod, deel uit te maken van de 'omgevingsvergunning voor bouwen op het Plesmanduin'.

*Reactie:*

*Zie de reactie onder g.*

i. Zienswijze

5. In-/uitrit 'C' op de Plesmanweg

De uitrit vanaf parkeerplaatsen langs gebouw A (logies en horeca) komt uit op de Plesmanweg (aangeduid als uitrit C op afbeelding 9.1 in de toelichting bij het concept-bestemmingsplan). Het is verkeersonveilig als auto's bij die uitrit direct afbuigen richting Hubertusviaduct. Dat moet worden voorkomen door een verhoogde middenberm, zodat verkeer wordt geleid richting rotonde. Ons inziens dient een besluit over adequate herstructurering van dit verkeerspunt deel uit te maken van de omgevingsvergunning voor het realiseren van een in- of uitrit (Plesmanduin).

*Reactie:*

*Zie de reactie onder c.*

j. Zienswijze

6. In-/uitrit op de Badhuisweg

Tegenover de Van Lennepweg is de uitrit van de parkeergarage onder gebouw F voorzien. Daaromtrent is de 'Onderbouwing uitwegvergunning Badhuisweg Den Haag' opgesteld door Goudappel d.d. 8 november 2021. In die onderbouwing wordt onder meer aangegeven dat de bushalte metabri moet worden verplaatst.

Ons inziens is ook herstructurering van de Badhuisweg geboden.

*Reactie:*

*Zie de reactie onder c.*

k. Zienswijze

Deze weg is rond schooltijden een drukke verkeersweg met veel fietsverkeer, in het algemeen wordt hier gevaarlijk hard gereden, bij oversteken is het uitzicht slecht vanwege de flauwe bocht in de Badhuisweg, bovendien is de Badhuisweg deel van de ster-fietsroute. De wijk hecht er zeer aan dat de Badhuisweg zodanig wordt geherstructureerd dat fietsen veilig is en de verkeerssnelheid wordt teruggebracht tot 30 km/uur.

*Reactie:*

*Zie de reactie onder c.*

l. Zienswijze

Bovendien stellen wij voor de verkeersdruk op het kruispunt Badhuisweg - 'uitweg parkeergarage gebouw F' - Van Lennepweg te beperken door in de Van Lennepweg alleen eenrichtingsverkeer toe te staan (alleen inrijden vanaf de Badhuisweg).

Ons inziens dient een besluit over adequate herstructurering van de Plesmanweg-Badhuisweg langs het Plesmanduin - in samenhang met de in-/uitritten A en B (zie afbeelding 9.1) en het verplaatsen van bushalte metabri - deel uit te maken van de omgevingsvergunning voor het realiseren van een in- of uitrit (Plesmanduin).

*Reactie:*

*Zie de reactie onder c.*

m. Zienswijze

7. Ster-fietsroute

In het document 'Ruim baan voor de fiets. Fietsstrategie voor Den Haag 2040' (bijlage bij RIS302960) wordt gesteld "dat de gemeente doorgaat met het realiseren van ster-fietsroutes. Op ster-fietsroutes heeft de fiets prioriteit op de auto. Op nieuwe routes die worden opgepakt, wordt voorrang gegeven aan een goede doorstroming, voldoende ruimte voor de groeiende fietsintensiteiten en de herkenbaarheid van de route" (blz. 22). Het traject vanaf de rotonde Plesmanweg via Badhuisweg en Pompstationsweg naar de duinen is een ster-fietsroute die ook deel uitmaakt van de recreatieve route (blz. 23 en 24). De ervaring in de wijk leert dat die ster-fietsroute op tal van punten zeer fietsgevaarlijk is. Herstructurering van dat traject moet worden gerealiseerd in samenhang met verkeersveiligheidsmaatregelen rondom het Plesmanduin.

*Reactie:*

*Zie de reactie onder c.*

n. Zienswijze

8. Bereikbaarheid, Verkeersveiligheid en Communicatie (BVC)

De Plesmanweg, Badhuisweg en Pompstationsweg maken deel uit van het Netwerk Bereikbaarheidsregie. Dat betekent dat er voor bouwactiviteiten op het Plesmanduin een BVC-plan moet worden ingediend. Bij de inzagestukken zijn slechts tekeningen getoond van bouwplaatsen op en rond het Plesmanduin: "bouwplaatsinrichting sloop Saxofoon" en "Dura Vermeer voorbereiding tekeningen W-101 t/m W-105".

Er is echter in het geheel geen informatie gegeven over risicoanalyse met oplossingsrichtingen, bereikbaarheid: faseringen en omleidingsroutes, verkeersmaatregelenplan, veiligheid en communicatie.

*Reactie:*

*Deze zienswijze ziet op de omgevingsvergunning voor het bouwen, waardoor ze hier niet inhoudelijk is behandeld.*

o. Zienswijze

Het BVC-plan dient deel uit te maken van de inzage en de vergunning voor bouwen. In de wijk is er grote bezorgdheid over genoemde onderwerpen.

*Reactie:*

*Deze zienswijze ziet op de omgevingsvergunning voor het bouwen, waardoor ze hier niet inhoudelijk is behandeld.*

p. Zienswijze

Ook zijn er grote bezwaren tegen inrichting van het werkterrein buiten het plangebied van het Plesmanduin. Het inrichten van een werkterrein op het beschermde duingebied (veldje) tegenover de monumentale huizen op Badhuisweg 135 tot 143 is niet aanvaardbaar.

*Reactie:*

*Deze zienswijze ziet op de omgevingsvergunning voor het bouwen, waardoor ze hier niet inhoudelijk is behandeld.*

q. Zienswijze

9. Nulmeting

In de omgeving van het Plesmanduin staan vele woningen die kwetsbaar zijn voor trillingen door grondwerkzaamheden of zwaar verkeer. Het inventariseren van de staat van die woningen vooraf aan werkzaamheden voor sloop of nieuwbouw, en het juridisch vastleggen en bekendmaken van de procedure voor schadeverhaal, dient deel te zijn van de vergunning voor slopen en bouwen.

*Reactie:*

*Deze zienswijze ziet op de omgevingsvergunning voor het bouwen, waardoor ze hier niet inhoudelijk is behandeld.*

r. Zienswijze

10. Afvoer van huisvuil en grof vuil

Voor afvoer van restafval zijn op het terrein van Plesmanduin bij de uitrit voor gebouw D en bij de uitrit naar de Sint-Hubertusweg ondergrondse restafvalcontainers geplaatst. Additioneel zijn er perscontainers voorzien in de parkeergarage-oost. Bij omwonenden bestaat er zorg dat voor restafval ook gebruik wordt gemaakt van verrijdbare containers en dat er geen regeling is voor afvoer van grof vuil. In de omgevingsvergunning voor bouwen dient een regeling te worden opgenomen over afvoer van huisvuil en grof vuil.

*Reactie:*

*Deze zienswijze ziet op de omgevingsvergunning voor het bouwen, waardoor ze hier niet inhoudelijk is behandeld.*

s. Zienswijze

11. Post- en pakketbezorging

Onder punt 4 is reeds gewezen op het bewaren van de landschappelijke waarde van de Kwekerijweg. Voorkomen moet worden dat gebouwen G en H met gemotoriseerd verkeer worden benaderd voor post- en pakketbezorging, maaltijdbezorging, onderhoudsdiensten, enz. Dit moet worden vastgelegd in een (VvE)regeling voor eigenaars op het Plesmanduin, waartoe de verplichting wordt vastgelegd in de vergunning voor bouwen.

*Reactie:*

*De wijze waarop post- en pakketbezorging (en dergelijke) plaatsvindt, kan niet worden vastgelegd als voorschrift in de omgevingsvergunning voor het bouwen. Ook kan de gemeente de planprocedure voor het bestemmingsplan noch voor de omgevingsvergunning gebruiken om invloed op een VvE-reglement uit te oefenen. Een dergelijke regeling is immers privaatrechtelijk van aard en de eigenaren dienen daarin naar eigen inzichten exploitatie en gebruiksafspraken vast te leggen. Wel is hiervoor vanuit de initiatiefnemer aandacht voor. Voor post- en pakketbezorging geldt dat hiervoor één centraal punt wordt ingericht in het plangebied, te weten in het monument. Gelet op de vastgelegde bestemmingen in het plangebied en de wijze van inrichting, kan gemotoriseerd verkeer enkel de beoogde parkeergarages inrijden dan wel zich begeven op de daarvoor op maaiveld ingerichte parkeerterreinen. De inrichting van het plangebied is er derhalve niet op gericht dat de gebouwen G en H benaderd worden in het noordoosten van het plangebied (via de Kwekerijweg).*

t. Zienswijzen

12. Parkeren op eigen terrein

Voorwaardelijk voor het verlenen van een vergunning voor nieuwbouw is: voorzien van parkeergelegenheid op eigen terrein volgens de parkeernormen van Gemeente Den Haag. Daaraan wordt voldaan volgens bouwtekeningen en berekeningen voor nieuwbouw en parkeergarages, en de terreininrichting op het monumentale deel. De praktijk op dit moment leert evenwel dat parkeren op parkeerplaatsen rondom het monumentale deel maar beperkt plaatsvindt vanwege parkeerheffing en het beschikbaar stellen van een goedkopere parkeervergunning voor het vergunningsgebied Scheveningen aan bewoners in het monument.

Dat verhoogt de parkeerdruk op de directe omgeving, geheel tegen de afspraak in met de Gemeente. Voor de periode tot einde bouwwerkzaamheden dient een (aangepaste) parkeerregeling te worden gemaakt die de wijk niet belast.

*Reactie:*

*In het bestemmingsplan kunnen uitvoeringsaspecten, zoals de wijze waarop wordt geparkeerd tijdens de bouwwerkzaamheden, niet worden geregeld. In het bestemmingsplan is wel een voorwaardelijke verplichting opgenomen, die erin voorziet dat in de eindsituatie in het plangebied voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. In de toelichting van het bestemmingsplan is reeds aangetoond dat aan de voorwaardelijke verplichting kan worden voldaan. Voor wat betreft de huidige, feitelijke situatie waar indiener naar verwijst, kan het volgende worden opgemerkt. In de huidige situatie zijn, vanwege de sloop- en bouwwerkzaamheden in het plangebied, tijdelijke parkeervergunningen uitgegeven. In de eindsituatie worden deze tijdelijke parkeervergunningen ingetrokken en worden er geen parkeervergunningen buiten het plangebied uitgegeven. Zoals hiervoor reeds is toegelicht, zijn dit geen zaken die in het bestemmingsplan kunnen worden vastgelegd.*



u. Zienswijze

13. Parkeren fietsen

In de fietsparkeerbehoefte van bewoners op het Plesmanduin is wellicht voorzien, gelet op stallingen in parkeergarages en in de kelder van het monument. Volgens de 'Beleidsregels fietsparkeernormen Den Haag 2016' dienen de fietsparkeerplaatsen op eigen terrein evenwel goed bereikbaar en comfortabel te zijn, ook voor bezoekers. Kennelijk wordt daar niet aan voldaan, want er worden veel fietsen geparkeerd c.q. achtergelaten nabij de hoofdingang van gebouw D. Tevens worden scooters geparkeerd op de stoep van de Plesmanweg.

*Reactie:*

*In artikel 11 sub g onder 2. van het ontwerp bestemmingsplan Plesmanweg 1-6 (Algemene bouwregels) wordt verwezen naar het meest recente beleid met betrekking tot het fietsparkeren. In dit geval betreft dat de Beleidsregels Fietsparkeernormen Den Haag 2016 (RIS294386). In hoofdstuk 1 van deze beleidsregels wordt toegelicht dat 'de fietsparkeernormen zullen worden toegepast bij nieuwbouw en verbouw van kantoren, bedrijven en voorzieningen waarvoor een omgevingsvergunning verplicht is. Voor de fietsparkeernormen bij woningen wordt de eis uit het bouwbesluit overgenomen, waarin is aangegeven dat bij woningen een berging aanwezig is'. Bij beoordeling van de omgevingsvergunning heeft de gemeente getoetst of wordt voldaan aan deze vereisten. In het gemeentelijk fietsparkeerbeleid worden eisen gesteld aan de vormgeving van de fietsparkeervoorziening. Deze eisen zien toe op de toegankelijkheid van de fietsenstalling, de inrichting van de stalling, de sociale veiligheid en de bereikbaarheid van de stalling wanneer deze op -1 of +1 laag wordt gerealiseerd.*

*In de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen is aangetoond dat aan het fietsparkeerbeleid van de gemeente Den Haag wordt voldaan:*

- In het monument bevinden zich onder bouwdelen A en B gemeenschappelijke fietsenbergingen. Deze zijn bereikbaar via een trap met elektrische fietsgoot. Tevens blijft de bestaande gemeenschappelijke fietsenberging, die in de bestaande situatie is gelegen tussen de te slopen 'Saxofoon', de Kwekerijweg en het Kwekerijpad, gehandhaafd. In de definitieve situatie wordt deze fietsenberging ontsloten via de parkeergarage onder nieuwbouwblokken G en H (zie hierna).*
- Ten behoeve van de nieuwbouwblokken F, G en H bevinden zich in de halfverdiepte parkeergarage individuele bergingen. Daarnaast bevinden zich in de garage onder blok F ook fietsenrekken. Het is niet ongebruikelijk dat dergelijke stallingsvoorzieningen en bergingen zijn opgenomen in parkeergarages onder woonbebouwing. De bergingen en stallingsvoorzieningen zijn bereikbaar via de garages middels een eigen trap met fietsgoot.*
- Voor de niet-woonfuncties dient te worden voorzien in 99 stallingsplekken. Met de voorgestelde stallingsvoorzieningen wordt daar ruim aan voldaan. De gemeente heeft daarmee geoordeeld dat wordt voldaan aan de bepalingen uit het ontwerp bestemmingsplan Plesmanweg 1-6.*

*De gemeente kan middels het bestemmingsplan niet afdwingen dat gebruikers van het monument en de nieuwbouw ook daadwerkelijk gebruik maken van deze stallingsvoorzieningen.*

v. Zienswijze

In de omgevingsvergunning voor bouwen c.q. het bestemmingsplan dient een verplichting te worden opgenomen dat voor bezoekers goed bereikbare en comfortabele fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd.

*Reactie:*

*Deze zienswijze ziet op de omgevingsvergunning voor het bouwen, waardoor ze hier niet inhoudelijk is behandeld.*

w. Zienswijze

14. Omgevingsgeluid vanaf dak gebouw H

Op het dak van gebouw H zijn installaties voorzien voor WKO en/of warmtepompen. Die zijn weliswaar omgeven door een geluidwerende wand, maar er bestaat wel zorg bij omwonenden over het geluidsniveau in de nacht temeer omdat dit gebouw in een stille natuur-omgeving staat. In de omgevingsvergunning dient te worden aangegeven wat de norm is voor geluid vanwege de installaties in het bosgebied.

*Reactie:*

*Deze zienswijze ziet op de omgevingsvergunning voor het bouwen, waardoor ze hier niet inhoudelijk is behandeld.*

x. Zienswijze

15. Bestemming 'logies' in bouwdeel A op voor 'Gemengd' aangewezen grond

In de Bestemmingsbepalingen wordt onder artikel 3.1 lid c genoemd: "logies, met daarbij behorende voorzieningen als lobby, zwembad, vergaderruimte, wasruimte", waarbij logies in artikel 1.43 is gedefinieerd als "het bedrijfsmatig verstrekken van tijdelijke huisvesting in een toeristische verblijfsaccommodatie voor een periode van maximaal 4 maanden, waarbij sprake is van een (vorm van) flexibel combineerbare woon- en slaapruijnte, keuken of kitchenette en eigen sanitaire voorzieningen."

Wij constateren dat de definitie van 'logies' moet worden onderscheiden van de definitie van 'hotel' (gegeven in artikel 1.37): "elk gebouw dan wel een gedeelte van een gebouw, alsmede de daarbij behorende voorzieningen zoals horeca, terrassen, tuinen, zwembaden, tennisbanen, erven of terreinen of gedeelten daarvan, waar de bedrijfsvoering hoofdzakelijk is gericht op het bedrijfsmatig verlenen van tijdelijke huisvesting met gehele of gedeeltelijke verzorging."

Het onderscheid tussen 'logies' en 'hotel' is - gelet op de definities - niet erg duidelijk. In beide gevallen gaat het om "bedrijfsmatig verstrekken van tijdelijke huisvesting", 'logies' is beperkt tot maximaal 4 maanden terwijl 'hotel' geen verblijfsduur-beperking heeft, 'logies' veronderstelt "flexibel combineerbare woon- en slaapruijnte, keuken of kitchenette en eigen sanitaire voorzieningen" terwijl 'hotel' geen voorwaarden stelt aan de accommodatie maar wel aan "gehele of gedeeltelijke verzorging".

*Reactie:*

*Reclamanten geven aan het onderscheid van de begripsbepalingen voor logies en hotel "niet erg duidelijk" te vinden. De bijbehorende toelichting op hun zienswijze laat echter zien, dat reclamanten de definities juist interpreteren. De zienswijze geeft derhalve geen aanleiding tot een wijziging van de betreffende planbepalingen.*

y. Zienswijze

Bij de aanvraag van en de vergunning voor de functiewijziging van het monument (in 2018) is een indeling van de logiesruimte gevoegd die overeenkomt met de wens van de ontwikkelaar om logies aan te bieden voor extended stay zoals omschreven in de hotelmarktstudie van Horwath HTL. In hun rapport (blz. 54) wordt extended stay beschouwd als "verblijf in gemeubileerde suites of appartementen, al dan niet met hoteldienstverlening, dat van langere duur is dan gemiddeld in hotels, maar van kortere duur dan gemiddeld op de woonmarkt".

"Hieronder vallen de vormen die ook wel worden aangeduid als short stay en long stay." Op grond van die omschrijving hebben wijkbewoners de verwachting gekregen dat logies een langere verblijfsduur veronderstelt dan 1 dag (minimaal enkele dagen) in meer-kamer suites of appartementen, en dat daardoor de ruimtelijke impact en druk op de leefbaarheid in de directe omgeving bij logies (als extended stay) minder is dan bij een meer klassiek hotelconcept.

Het bestemmingsplan - in het bijzonder de definitie van logies - moet duidelijker zijn wat betreft verblijfsduur: een minimum van 5 dagen.

*Reactie:*

*De gemeente heeft kennisgenomen van de wens van reclamanten tot nadere afbakening van een minimale verhuurtermijn van 5 dagen. Gedurende de plan- en projectontwikkeling zijn voor onderhavige locatie op basis van toen vigerend hotelbeleid en ruimtelijk beleid echter ontwikkelafspraken gemaakt, die ook een kortere termijn toe staan. Op grond van de toen legitiem gewekte verwachtingen dient de gemeente deze exploitatiewens van de ontwikkelaar te respecteren. Beperking van de verhuurtermijn tot een periode van minimaal 5 dagen ligt derhalve niet in de rede.*

*Het vorenstaande betekent echter niet dat de gemeente bij nieuwe aanvragen eveneens medewerking aan kortdurende verhuurconcepten zal verlenen. Bij nieuwe afwijkingen van het bestemmingsplan zal het in 2021 vastgestelde hotelbeleid als aanvullend en doorslaggevend toetsingskader fungeren.*

z. Zienswijze

16. Bestemming 'horeca' in bouwdeel A op voor 'Gemengd' aangewezen grond

In de Bestemmingsbepalingen wordt onder artikel 3.1 lid a genoemd: "uitsluitend ter plaatse van de functieaanduiding 'horeca' (h) horeca categorie 'middelzwaar'.

Bij de aanvraag voor functiewijziging van het monument (in 2018) is door de ontwikkelaar aangegeven dat "de horecavoorziening gericht is op gasten van de logiesappartementen, bewoners en tevens op de overige gebruikers van de inpandige voorzieningen, zoals bijvoorbeeld de sportschool c.q. fitness. De keuken van de horeca kan naast bestellingen voor de horeca in het paviljoen ook maaltijden etc. verzorgen voor roomservice van de logiesfunctie. De horecavoorziening is dus voornamelijk ondersteunend/gelieerd aan de hoofdfuncties in het monument, maar kan ook zelfstandig opereren voor 'buitenstaanders'. Hierbij moet vooral gedacht worden aan de omliggende omgeving en daarmee heeft de horecavoorziening ook een buurtfunctie."

Bij die omschrijving past een categorie 'licht' die ook is vergund in 2018. Wijkbewoners achten een zwaardere categorie niet passend in het gebied dat grenst aan het Hubertusduin, dat behoort tot de ecologische verbindingzone, en op het Plesmanduin dat welbewust bestemming 'groen' heeft vanwege de verbinding met de natuur. Openstelling tot na 23 uur met een komen en gaan van bezoekers, en sowieso het aanbieden van vermaak op die locatie, zijn niet te verenigen met het bewaren van rust in de omgeving.

*Reactie:*

*Reclamanten verzoeken om een beperking van de voorgestelde horeca-bestemming tot de horeca-categorie "licht". Daarbij hanteren zij de opvatting, dat:*

- 1. de horeca ondersteunend van aard zou moeten zijn;*
- 2. een middelzware horeca op grond van de ecologische waarden in de directe omgeving niet passend zou zijn; en*
- 3. een langere openstelling dan 23 uur niet verenigbaar zou zijn met de behoefte aan rust bij bewoners van het complex en omwonenden in de directe omgeving.*

*Met betrekking tot de horecafunctie moet worden geconstateerd dat deze activiteit op grond van de functieaanduiding bij recht is toegestaan. Als gevolg hiervan is de exploitatie van horeca juridisch-planologisch gezien niet als een ondergeschikte functie of activiteit aan te merken. De zienswijze is op dit punt dan ook formeel als 'niet gegrond' aan te merken. - Voor de volledigheid kan worden vermeld, dat de in de verbeelding opgenomen functieaanduidingen in omvang ca. 13% van het totale bruto vloeroppervlak (BVO) van de onderliggende bestemming 'Gemengd' omvat. In kwantitatieve zin voldoet de bestemming dan ook ruimschoots aan de limiet, die doorgaans aan ondergeschikte horeca-activiteiten gesteld wordt (< 25 % van het totale BVO).*

*Met betrekking tot de verstoring van ecologische waarden moet worden opgemerkt, dat de geplande horecavoorziening niet in noch naast een kwetsbare natuurbestemming wordt geëxploiteerd. Het betreft een inpanidige voorziening, waarvan een geringe mate van hinder uitgaat. De bouwkundige constructie werkt daarbij zodanig dempend, dat mogelijke hinder door andersoortige hinderbronnen wordt overheerst. Dit geldt bijvoorbeeld voor het aspect geluidhinder, waaromtrent de hinder op grond van wegverkeerslawaaï op de Plesmanweg aanzienlijk hoger is dan eventuele geluidspieken van de horecavoorziening. De bezwaren van reclamanten m.b.t mogelijke negatieve effecten op nabijgelegen natuurbestemmingen worden ambtelijk dan ook als ongegrond en niet steekhoudend aangemerkt.*

*Geconstateerd kan worden dat de beoogde horeca-activiteiten naar hun aard deels als lichte en deels als middelzware activiteiten zijn aan te merken. Zij zijn gelieerd aan zowel de woonfunctie als de logiesfunctie.*

*Gemeten aan het horecabeleid zoals vastgelegd in de 'Horecavisie 2016 (RIS 288645)' is de horecavoorziening in het monumentale bouwdeel als een solitaire locatie aan te merken die een ondersteunende bijdrage kan leveren aan de exploitatie van de logiesvoorziening. Daarbij is het mogelijk en voorstelbaar, dat de voorziening ook nog na 23.00 uur is geopend, na 23.00 uur nog maaltijden genuttigd kunnen worden en na 23.00 uur niet alcoholhoudende dranken worden geschonken. Als zodanig is daarom de aanwijzing van de categorie middelzwaar gerechtvaardigd. Bij deze afweging houdt de gemeente rekening met het gegeven, dat vermaak en het schenken van alcoholhoudende dranken na 23.00 uur zijn uitgesloten, omdat dergelijke horeca-activiteiten als 'zware horeca' worden aangemerkt. Met het oog op deze afweging kan de zienswijze van reclamanten niet gehonoreerd worden.*

Conclusie:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan

5. Ra 10690567 Belanghebbende

De volledige zienswijze is als bijlage bij dit raadsvoorstel bijgesloten.

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

a. zienswijze

Op 10 januari jl heb ik kennisgenomen van de voorliggende ontwerpbesluiten. De uitleg over dit bestemmingsplan was kort en summier. De uitleg betrof het kavel, de afbraak en de nieuwbouw waaronder een overdekte garage. Aanvullende informatie over de leefbaarheid (waaronder faciliteiten), een gezonde wijk en een beheerst mobiliteitsplan ontbraken.

Vragen daarover werden door de planologische dienst van Den Haag van de hand gewezen omdat het niet het kavel betrof. Daarom wend ik mij tot U onder verwijzing naar de volgende documenten: Ris 307081; Ris 310888; Ris 309993; Ris310732 en tenslotte Kaders, samenspel voor grote ruimtelijke ontwikkelingen. Om bij dat laatste aan te sluiten wijs ik u op het belang van de kwaliteit van de leefomgeving en de noodzakelijke integraliteit van beleidsvorming en uitvoering van beleidsplannen die Den Haag zegt na te willen streven en de feitelijke praktijk van een burgerinitiatief door een projectontwikkelaar.

*Reactie:*

*Reclamant(e) is kennelijk van mening, dat het bestemmingsplan onvoldoende is gemotiveerd en dat de effecten op de omgeving onvoldoende zijn getoetst (zie de verwijzing naar de "noodzakelijke integraliteit van beleidsvorming" en de opsomming van een aantal algemene beleidsstukken respectievelijk kaders met bijbehorende RIS-nummers). Dit standpunt wordt niet gedeeld, omdat in het kader van de planvoorbereiding talrijke onderzoeken hebben plaatsgevonden. De resultaten hiervan zijn als bijlagen bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd of in de toelichting op het bestemmingsplan rechtstreeks verwerkt.*

*Een integrale toetsing van het voornemen heeft onder meer plaatsgevonden in het kader van de "Aanmeldnotitie m.e.r." (zie bijlage 5 van de toelichting). De inhoud van deze notitie is vervolgens getoetst en heeft tot een m.e.r.-beoordelingsbesluit geleid (zie bijlage 6 van de toelichting). Met dit besluit wordt de conclusie uit de vormvrije m.e.r. beoordeling bevestigd, dat van het voornemen geen significant negatieve effecten op mens en leefmilieu uitgaan.*

*Ook overige omgevingsaspecten zijn onderzocht. De resultaten hiervan zijn eveneens in de bijlagen van de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen danwel in de toelichting zelf verwerkt (zie ook de bijlagen 8 t/m 29 van de toelichting). Van een noodzaak tot nader onderzoek (ter borging van bijvoorbeeld een "gezonde wijk" of een "beheers mobiliteitsplan") is derhalve geen sprake.*

b. Zienswijze

Gewenst kwaliteiten van de fysieke leefomgeving.

Mobiliteit

Het gebied Residance Wittebrug/Duttendel en Benoordenhout liggen flinke verdichtings -en uitbreidingsopgaven. Dat zijn de uitbreiding van Madurodam en verdichting Plesmanweg. Dat wil zeggen dat de 157 nieuwe appartementen Plesmanweg de mobiliteit stroom zal toenemen, de flinke uitbreiding van bezoekersaantallen naar Madurodam en dan het seizoensverkeer naar Scheveningen. Om een indruk te krijgen wat deze toename van mobiliteit betekent voor de leefbaarheid van de wijk is het noodzakelijk een mobiliteitsstresstest uit te voeren en in kaart te brengen wat de gevolgen zijn voor de leefbaarheid van de wijk (uitstoot, Co-2 toename, lawaai en veiligheid).

*Reactie:*

*Een nieuwe functie genereert inderdaad een bepaalde hoeveelheid verkeersbewegingen. Het aantal verkeersbewegingen is afhankelijk van de omvang en het functioneren van de functie. Tevens is de verkeersgeneratie (optelling van het aankomende en vertrekkende verkeer) verschillend per dag. Door Goudappel Coffeng (zie bijlage 25 bij de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan) is derhalve de verkeersgeneratie van de voorgenomen ontwikkeling bepaald met behulp van CROW-verkeersgeneratiekencijfers welke zijn opgenomen in CROW-publicatie 381 "Toekomstgericht parkeren". De CROW-kencijfers zijn de algemeen aanvaardbare kengetallen om de verkeersgeneratie te berekenen. De verkeersgeneratie is bepaald voor zowel een gemiddelde weekdag alsmede een gemiddelde werkdag. Op werkdagen zijn de verkeersintensiteiten doorgaans hoger dan in het weekend en daarmee maatgevend voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling.*

*Uit de studie van Goudappel Coffeng volgt dat de wijzigingen in de verkeersdruk geen invloed hebben op het verkeersveiligheidsbeeld van de omliggende wegen. De impact van de transformatie op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het omliggende wegennet is als nihil te beschouwen. Het uitvoeren van een mobiliteitsstresstest, zoals indiener stelt, is derhalve niet aan de orde. Daarnaast is onderzocht of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Uit die onderzoeken is gebleken dat de voorgenomen ontwikkeling geen onaanvaardbare gevolgen heeft voor het woon- en leefklimaat van de omwonenden. Er is derhalve wel degelijk in beeld gebracht wat de eventuele gevolgen van de voorgenomen ontwikkeling zijn op de leefbaarheid van de wijk. Aspecten als cumulatieve milieueffecten of het milieuaspect geluidhinder hebben in verschillende onderzoeken van de planvoorbereiding een plek gekregen. Het betreft vooral bijlage 5 van de toelichting van het bestemmingsplan (de "Aanmeldnotitie m.e.r." van Mees Ruimte en Milieu) en de bijlagen 8 en 9 van de toelichting (akoestisch onderzoek inzake geluidhinder door wegverkeer en het hieraan gerelateerde "Besluit hogere grenswaarden"). Genoemde documenten laten zien, dat belangrijke invloedsfactoren voor de kwaliteit van de leefomgeving nadrukkelijk zijn onderzocht en dat zij in de planvorming een volwaardige plek hebben gekregen. De zienswijze geeft dan ook geen aanleiding tot aanvulling of aanpassing van de reeds beschikbare planstukken en bijlagen.*

c. Zienswijze

Na het doorvragen gaf de planologische dienst aan dat er een tram rijdt. Met andere woorden mobiliteit en leefbaarheid als gevolg van nieuwe verkeersstromen, is in de planontwikkeling van de verschillende kavels niet meegenomen. Verwijzend naar de brondocumenten is dat in strijd met de voornemens van Den Haag over de afgelopen jaren.

*Reactie:*

*Reclamante is van mening, dat de verandering van mobiliteitsgedrag en bijbehorende effecten in de planvorming onvoldoende zijn meegenomen. Deze opvatting wordt niet gedeeld. Uit onderzoek van Goudappel Coffeng (bijlage PM bij de toelichting) blijkt dat met het voornemen een beperkte toename aan persoonsgebonden verkeer wordt gegenereerd (ruim 660 voertuigenbewegingen). Deze extra verkeersbewegingen zijn in omvang beperkt.*

d. Zienswijze

Faciliteiten

Ten aanzien van faciliteiten zoals een supermarkt of winkeltje voor senioren in de wijk zijn niet nodig want, aldus de planologische dienst zijn de loopafstand Gentsestraat of Bankastraat binnen de marges en anders moeten mensen maar online bestellen. Niet realiserend dat ook dat invloed heeft op een toename van mobiliteit en ook van invloed is op verschijnselen van eenzaamheid onder deze groep inwoners. Een belangrijk vraagstuk in de Nederlandse samenleving.

*Reactie:*

*Reclamante lijkt van mening, dat de intensiteit van verkeersstromen door een extra aanbod van detailhandelsvoorzieningen voor ouderen in het vastgoedcomplex beperkt zouden kunnen worden, en dat hiermee een bijdrage aan de bestrijding van eenzaamheid onder ouderen geleverd kan worden.*

*De opvatting wordt gedeeld dat een goed voorzieningenaanbod een bijdrage levert aan een goede leefbaarheid of leefomgeving voor diverse leeftijdsgroepen. Deze algemene constatering betekent echter niet dat elke vastgoedontwikkeling met de realisatie van detailhandelsvoorzieningen gepaard kan gaan. Juist een ongelimiteerde spreiding van detailhandelsvoorzieningen kan tot een nadelige ontwikkeling van leefmilieus leiden.*

*Daarnaast zou van een te versnipperde detailhandel een negatief effect uitgaan voor het bestedingsvolume in de afzonderlijke deelgebieden van de Haags hoofdwinkelstructuur. De gemeente wenst een dergelijke ontwikkeling te voorkomen. Daar komt nog bij dat de voorgenomen ontwikkeling is uitgewerkt binnen de kaders van de op 6 december 2016 vastgestelde Nota van Uitgangspunten. De nota van uitgangspunten is als bijlage 1 bij de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen.*

*In de nota van uitgangspunten is onder meer opgenomen dat een aantal functies op de locatie op voorhand worden uitgesloten. Dit betroffen onder meer de functies detailhandel en supermarkt. Omdat de voorgenomen ontwikkeling binnen de kaders van de Nota van Uitgangspunten diende te worden uitgewerkt, zijn faciliteiten zoals een supermarkt of winkeltje voor senioren niet opgenomen in dit bestemmingsplan. Er wordt geen aanleiding gezien hierop terug te komen vanwege de eerder genoemde belangen.*

e. Zienswijze

Bomen

Een ander aspect van leefbaarheid zijn bomen. Zowel het rooien van 72 bomen Plesmanweg en een veelvoud van het kappen van bomen bij de uitbreiding van Madurodam vragen om een nader onderzoek naar de gevolgen van grootschalig kap in het Scheveningse bos. Ook daar moet onderzoek naar worden gedaan, want wat betekent dit voor het concept gezonde leefbare wijk.

*Reactie:*

*De ingrepen bij Madurodam en aan de Plesmanweg gaan weliswaar beide met bomenkap gepaard. Maar verdere overeenkomsten zijn er niet noch is er sprake van een functioneel ruimtelijke samenhang tussen de betreffende locaties. Dit blijkt onder meer uit de afstand tussen beide locaties en de functionele scheiding door de bebouwing van Madurodam, het vastgoed aan de Plesmanweg en de tussenliggende hoofdinfrastructuur.*

*Voor beide locaties zijn locatiegerichte compensatie en herstelafspraken gemaakt, die rekening houden met de plaatselijke omstandigheden en plaatselijke verschillen.*

*Zowel voor Madurodam als voor de Plesmanweg worden nieuwe bomen geplant. De 90 bomen die terug geplant worden ter plaatse van de Plesmanweg zijn grotendeels geselecteerd op hoog ecologisch passende waarden. Daarnaast betreft het merendeels inheemse bomen.*

f. Zienswijze

Op voorhand ben ik tegen het kappen van bomen op beide kavels, zolang dit niet vanuit het niveau van de wijk wordt bekeken maar beperkt blijft tot het kavel. Het gegeven dat het hier om twee kavels (die dicht bij elkaar liggen) en vanuit een burgerinitiatief ontslaat de gemeente Den Haag niet van haar plicht daar open en transparant over te communiceren.

*Reactie:*

*Zie de reactie onder e.*

g. Zienswijze

Door de kavels los van de omgeving aan te bieden kan Den Haag niet verwachten dat burgers de omvang van het omgevingsvraagstuk kunnen doorzien in deze wijk.

*Reactie:*

*Zie de reactie onder e.*

h. Zienswijze

Een semantische discussie wat wel of niet in de Memorie van Toelichting bij de Omgevingswet staat over de participatieladder weegt niet zwaarder dan de reactie van de Den Haag op het rapport van de Haagse Rekenkamer (2023) over participatie. Ik vind het daarom van groot en zwaarwegend belang dat de Gemeenteraad op komt voor haar burgers, want wie anders kan deze discussie voeren en de gemeente dwingen zich te houden aan haar eigen voornemens, wat tenslotte ook het sociaal contract inhoudt van Den Haag met haar burgers.

*Reactie:*

*Voorliggend bestemmingsplan is tot stand gekomen onder de Wet ruimtelijke ordening, niet onder de Omgevingswet.*

*In 2023 is er een rapport van de Haagse rekenkamer verschenen inzake bewonersparticipatie in de energietransitie.*

*Met voorliggend bestemmingsplan wordt een woningbouwontwikkeling mogelijk gemaakt in voormalige kantoorgebouwen.*

*Burgers zijn bij de planvorming betrokken, onder meer door het houden van een viertal inloopavonden. Het plan is daarnaast uitgebreid besproken met buurtbewoners (onder andere de Plesmancommissie) en iedereen is in de gelegenheid gesteld om op het ontwerp bestemmingsplan te reageren. Tijdens de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan is er een informatieavond georganiseerd, waarop vragen zijn beantwoord en een toelichting op het bestemmingsplan en de ontwikkelplannen zijn gegeven.*

Zie ook de reactie onder j.

i. Zienswijze

Resilient City

Dus de vraag wat doet Den Haag om wijken zoals Duttendel of Benoordenhout leefbaar te houden? Deze vraag moet Den Haag zich stellen, wil Den Haag een geloofwaardige partner zijn in het mondiale stedennetwerk van Resilient cities.

*Reactie:*

*Zie de reactie onder j.*

j. Zienswijzen

Mobiliteit en leefbaarheid zijn twee kernelementen in de veerkrachtige stad vanuit het perceptief van Resilance. Ik mag hopen dat de Gemeenteraad betrokken is bij de beleidsplannen op dit thema, burgers zijn dit in elk geval niet.

*Reactie:*

*Reclamante is van mening, dat de projectontwikkeling in het bestemmingsplangebied Pesmanweg 1-6 in een bredere context moet worden gezien en beoordeeld. Het betreft hier de Haagse deelname aan het mondiale stedennetwerk van 'Resilient Cities' en leefbaarheidsbeleid voor de wijken Duttendel resp. Benoordenhout. Deze opvatting wordt niet gedeeld omdat het project op het hergebruik en de herontwikkeling van een voormalige kantorenlocatie met leegstandsproblemen is gericht. Van deze vernieuwing zullen positieve effecten voor de wijkontwikkeling uitgaan, die hun weerslag vinden in:*

- *de versterking van de lokale woningvoorraad in een groene leefomgeving;*
- *verruiming van het aanbod aan logiesvoorzieningen op een goed bereikbare locatie;*
- *toevoeging van-ondersteunende voorzieningen op het gebied van sport en horeca;*
- *de herontwikkeling en het behoud van een Rijksmonument*



- *vermijding van leegstand en daarmee samenhangende veiligheidskwesties; en*
- *groenontwikkeling aansluitend bij de natuurbestemmingen op het naastgelegen Hubertusduin.*

*Omvang en aard van het voornemen hebben naar mening van de gemeente een passende maatvoering en een integraal, multifunctioneel karakter. Daarbij is uit gedegen onderzoek gebleken, dat door de nieuwe ontwikkeling geen leefbaarheidsproblemen of nadelige effecten voor de leefomgeving ontstaat (zie onder andere de vormvrije m.e.r.-beoordeling in bijlage 5 en het bijbehorende m.e.r.-beoordelingsbesluit in bijlage 6 van de toelichting).*

*Met het oog op het vorenstaande acht de gemeente de zorgen van reclamante inzake de leefbaarheid ongegrond en is ook niet te veronderstellen, dat de projectontwikkeling tot een resultaat zal leiden dat in mondiale context en samenwerkingsverbanden tot knelpunten zal leiden. De zienswijze geeft dan ook geen aanleiding tot wijziging van de planstukken.*

*Zoals gewenst kan reclamante erop vertrouwen dat de gemeenteraad bij de planprocedure op een passende manier is betrokken. Een en ander blijkt uit de betrokkenheid van de raad bij de vaststelling van cruciale kaderstellende beleidsnota's op het gebied van wonen, mobiliteit en stadsgroen en niet op de laatste plaats bij de vaststelling van onderhavig bestemmingsplan.*

k. *Zienswijze*

Ik adviseer de Gemeenteraad het volgende:

1. *Het aanhouden van het bestemmingsplan Plesmanweg 1-6 totdat de kwaliteiten van de fysieke leefomgeving in dit gebied helder en duidelijk zijn op de thema's mobiliteit en leefbaarheid.*
2. *Dat bij de aanvraag van Madurodam de kwaliteiten van de fysieke leefomgeving helder worden genoemd en uitgewerkt.*
3. *Den Haag voor beide locaties een mobiliteitsstresstest uitvoert.*
4. *Het in kaart brengen van wat noodzakelijk is aan faciliteiten bij een ouder wordende populatie (die thuis wonend zal zijn) en het voorzieningen niveau in onze wijk in relatie tot het overheidsbeleid. Het opstellen van een wijkagenda is mooi maar de wijkscan ontbreekt.*
5. *Kritische vragen te stellen bij de participatie van burgers bij burgerinitiatieven, want het kan niet zijn dat burgerinitiatieven van projectontwikkelaars het voor het zeggen hebben in Den Haag en de burger het nakijken. Dat betekent ook dat de planologische dienst van Den Haag een heldere opdracht meekrijgt over participatie en wordt bekrachtigd door de Gemeenteraad. Dit vraagstuk speelt ook bij de nieuwbouw Royaardsplein de nieuwbouw van het ANWB gebouw in Benoordenhout. Den Haag meldt in de brondocumenten omgevingsvisie/ambities goede relatie te onderhouden met buurgemeenten, dan is het voor burgers belangrijk te weten wat dat inhoudt in de casus van het ANWB gebouw en de mobiliteit op de van Alkemadelaan.*

*Reactie:*

*Er is kennisgenomen van de 5 adviezen van reclamante. Gezien de strekking en de veronderstellingen, die hierbij op het gebied van participatie gehanteerd worden, geven de adviezen echter geen aanleiding tot wijzigingen van de planstukken.*

*Conclusie:*

*De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.*

**6. Ra 10690608 Belanghebbenden**

De volledige zienswijze is als bijlage bij dit raadsvoorstel bijgesloten.

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

a. Zienswijze

1. Uitweg - wat betreft het voornemen uit de ontwerp-omgevingsvergunning inzake de activiteit 'uitweg' (zie bijlage 3) om voor een parkeerkelder voor 85 parkeerplaatsen een nieuwe uitweg te realiseren kort achter de bestaande uitweg – bestaande uit de in/uitrit in de vorm van een halve cirkel naar het daar gelegen monument (voormalig KLM hoofdkantoor), hierna te noemen de bestaande in/uitrit – uitgerekend op de plaats van de bestaande bushalte die daartoe verplaatst zal moeten worden (vooralsnog blijft onduidelijk waarheen), hebben wij een geheel andere zienswijze en maken voor zover nodig bezwaar (onze zienswijze c.q. bezwaar hierna tezamen steeds kortweg aangeduid als: zienswijze).

Onze andersluidende zienswijze is in de eerste plaats gebaseerd op het feit dat door een nieuwe uitweg te realiseren kort na de bestaande in/uitrit en vervolgens de bushalte een aantal meters te verschuiven richting Kwekerijweg een verkeersonveilige situatie wordt geschapen die nergens voor nodig is. Immers, deze plannen zullen tot gevolg hebben dat op het korte stukje Plesmanweg/kop van Badhuisweg (van rotonde tot Kwekerijweg) er achtereenvolgens vijf(!) in /uitritten zullen zijn. Dat zijn: de inrit naar het monument, uitrit vanaf monument, in/uitrit naar parkeerkelder, in/uitrit van de hushalte en in/uitrit van de Kwekerijweg.

*Reactie:*

*Deze zienswijze ziet op de omgevingsvergunning voor de uitwegvergunning, waardoor ze hier niet inhoudelijk is behandeld.*

b. Zienswijze

Het behoeft geen verder betoog dat hier voor met name alle (brom)fietsers en scooters in de fietsstrook vanaf de rotonde richting de Kwekerijweg door al het afslaan c.q. uitwegende verkeer kort achter elkaar vanuit al die in/uitritten door die fietsstrook heen een onveilige situatie zal ontstaan.

*Reactie:*

*Uit het verkeerskundig onderzoek, zie bijlage 25 bij het ontwerp bestemmingsplan) volgt dat de omliggende wegen dusdanig zijn vormgegeven (met fietspaden of fietsstroken) dat een eventuele (lokale) toename van verkeersbewegingen op een verkeersveilige wijze verwerkt kan worden. Als gevolg van de voorgenomen herontwikkeling aan de Plesmanweg 1 – 6 is een aanpassing van de fietsstrook niet noodzakelijk.*

*Buiten de scope van dit bestemmingsplan is echter in het kader van het programma Ruim baan voor de fiets (RIS 302960) de Plesmanweg-Badhuisweg opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Ruim baan voor de fiets (RIS306923) als project ter verbetering van de Sterfietsroute Meijendel. In het kader van dat project, waarvan de uitwerking volgens de huidige planning start in 2024, wordt ook aandacht besteed aan het veiliger maken van de Plesmanweg-Badhuisweg en het veiliger aansluiten van de zijstraten.*

c. Zienswijze

In dit verband moge er met name nog op gewezen worden dat hier dagelijks vele kinderen over de bedoelde fietsstrook richting Vrije School in Duttendel en richting alle sportfaciliteiten op Klein Zwitserland fietsen.

*Reactie:*

*Zie het antwoord onder b.*

d. Zienswijze

Het vorenstaande is des te ernstiger omdat het realiseren van een aparte uitweg vanuit de parkeerkelder onder de te realiseren nieuwbouw niet nodig is omdat die ook gerealiseerd kan worden door die uitweg te laten uitmonden op (het laatste deel van) de bestaande uitrit vanaf het monument richting Badhuisweg.

*Reactie:*

*In het mobiliteitsonderzoek (Parkeerkundige en verkeerskundige toets Plesmanweg 1-6), zie bijlage 25 bij het ontwerp bestemmingsplan, is de impact van de ontwikkeling op het omliggende wegennet beoordeeld (paragraaf 4.1 van de toelichting en verder). Berekend is dat in de huidige situatie 379 motorvoertuigen per etmaal en in de toekomstige situatie 638 motorvoertuigen per dag via de Badhuisweg rijden.*

*Het verkeerskundig bureau merkt hierbij op dat de omliggende wegen dusdanig zijn vormgegeven (met fietspaden of fietsstroken) dat een eventuele (lokale) toename van verkeersbewegingen op een verkeersveilige wijze verwerkt kan worden (p.15). Gelet op het voorstaande zien wij geen aanleiding aan te nemen dat een verkeersonveilige situatie wordt geschapen.*

*Er heeft een onderzoek plaatsgevonden in het kader van de uitwerking van de nieuwbouw, naar het realiseren van een in- en uitrit van de parkeergarage onder blok F naar het monumentale voorterrein bij de hoofdentree van Plesmanweg 1-6. Uit dit onderzoek is gebleken dat, mede vanwege het te overbruggen hoogteverschil tussen het voorplein en de vloer van de beoogde parkeergarage technisch niet mogelijk blijkt te zijn om deze hellingbaan te realiseren zonder dat hierbij een substantieel aantal benodigde parkeerplaatsen komt te vervallen én waarbij kan worden voldaan aan de ontwerpeisen voor hellingbanen en parkeergarages uit de NEN2443. Op basis van de resultaten van dat onderzoek heeft de gemeente besloten de in- en uitrit toe te staan, zoals opgenomen in de beoogde nieuwbouwwontwikkeling. De hellingbaan die aansluit op deze in- en uitrit voldoet aan deze ontwerpeisen en met deze hellingbaan blijven de benodigde parkeerplaatsen in de garage wel behouden.*

*Voor de nieuwe uitrit aan de Badhuisweg geldt dat vanuit deze uitrit goed zicht is op de omliggende wegen. Ook is sprake van een uitritconstructie, wat betekent dat het uitrijdend verkeer voorrang moet verlenen aan alle verkeersdeelnemers op de Badhuisweg. Deze constructie is nader uitgewerkt in de omgevingsvergunning voor het realiseren van de uitweg.*

*Als gevolg van deze nieuwe in- en uitrit naar de parkeergarage dient de huidige bushalte (richting kust) ca. 40 meter te worden verplaatst in noordelijke richting. Uitgangspunt daarbij is dat de bus halteert op de rijbaan.*

e. Zienswijze

Wij bestrijden de twee argumenten van de ontwikkelaar die wij in dit verband eerder op de verschillende informatieavonden over het project vernomen hebben. In het verleden hoorden wij van de ontwikkelaar vooral dat de hellingbaan voor de auto's vanuit de parkeerkelder te steil zou worden om e.e.a. bouwkundig te kunnen realiseren via de bestaande uitrit. Een kijkje in de buurt — met name

bij twee bestaande appartementenblokjes op de beide hoeken van de Nieuwe Parklaan en de Van Lennepweg — leert dat daar op veel kleinere percelen dan in het project Plesmanduin ondergrondse parkeerkelders zijn gerealiseerd onder die appartementen- gebouwen met een vrij steile uitrit (en bij één ervan ook nog eens met een korte bocht in die uitrit) en dat die uitritten al jaren probleemloos door bewoners gebruikt worden.

*Reactie:*

*Zie de antwoorden onder b en d.*

f. Zienswijze

Ook elders in de stad en eveneens aan de Badhuisweg en de Nieuwe Parklaan meer richting Scheveningen zijn daarvan vele voorbeelden te geven (bijv. de grote appartementengebouwen s- 'Gravenhof respectievelijk résidence Wittebrug). Kortom, bouwkundige bezwaren kunnen geen reden zijn om de uitweg vanuit de nieuw te bouwen parkeerkelder niet ergens via de bestaande uitrit vanaf het monument te realiseren.

*Reactie:*

*Zie de antwoorden onder b en d.*

g. Zienswijze

Tijdens de laatste informatiebijeenkomst van 10 januari jl. werd door de ontwikkelaar ineens een beroep gedaan op het feit dat de hoofdingang van het monument zelf ook een monument is en dat dit in de weg zou staan aan onze hiervoor weergegeven zienswijze. Naar onze mening snijdt ook dit argument geen hout. Ongetwijfeld zal aan het deel van de bestaande in/uitrit dat omhoog loopt (vrijwel geheel onder de vanouds daar bestaande luifel) geen wijziging mogen worden gebracht, maar voor het overgrote deel van — met name — de bestaande lange uitrit ligt die (vrijwel) geheel op maaiveld niveau en hoeft daar niets aan te veranderen behoudens dat de uitweg vanuit de parkeerkelder op enigerlei wijze op de bestaande uitrit uitmondt.

*Reactie:*

*Zoals uit de voorgaande beantwoording van de zienswijze blijkt, is de beschermde status van het monumentale voorplein niet de enige reden voor het niet kunnen realiseren van de hellingbaan op deze positie. Zie de antwoorden onder b en d.*

h. Zienswijze

Overigens is algemeen bekend dat Monumentenzorg ter zake van eventuele kleinere aanpassingen aan een monument (mocht die al nodig zin) bereid is constructief mee te denken. In Den Haag zijn daar ontelbaar vele voorbeelden van.

*Reactie:*

*Zie de reactie onder b, d en g.*

i. Zienswijze

Tot slot vinden wij als betrokken burgers het opschuiven van óe bushalte richting Kwekerijweg zeer onwenselijk. De bestaande bushalte ligt niet zonder reden tegenover de uitmonding van de Van Lennepweg op de Badhuisweg (waar geen tegenoverliggende oude woningen staan). Bij de verplaatsing van die bushalte richting Kwekerijweg komt de halte tegenover de oudste woningen uit dit gebied (oudste deel uit 1866).

Deze woningen zijn voor een gedeelte ruim 20 jaar geleden gerestaureerd door NV Stadsherstel en vallen allen — vanaf de Van Lennepweg tot uitmonding van de Kwekerijweg - te karakteriseren als kwetsbare bebouwing in die zin dat ze niet onderheid zijn en rechtsreeks in het zand staan. De bewoners vrezen dan ook dat steeds afremmende en optrekkende bussen bij een nieuwe halte op den duur tot scheurvorming in hun woningen zullen leiden.

*Reactie:*

*Voor het verplaatsen van de bushalte wordt separaat van de bestemmingsplanprocedure een procedure doorlopen. Hierbij worden de betrokken belangen tegen elkaar afgewogen. In het kader van voorliggende bestemmingsplanprocedure volstaat dat de verplaatsing van de bushalte uitvoerbaar wordt geacht. Het is op voorhand niet aannemelijk dat als gevolg van de verplaatsing van de bushalte schade zal ontstaan (zodanig dat dit aan vaststelling van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning in de weg staat).*

j. Zienswijze

Wij sluiten dit eerste punt af met de conclusie dat indien onze zienswijze wordt gehonoreerd en er geen nieuwe in/uitrit op de Plesmanweg/kop Badhuisweg bijkomt, de bestaande bushalte kan blijven bestaan en de verkeerssituatie op voornoemd weggedeelte niet zo'n ingrijpende aanpassing behoeft te ondergaan.

*Reactie:*

*Zie de antwoorden onder b en d.*

k. Zienswijze

2. Parkeersituatie — op 30 september 2020 hebben de projectontwikkelaar Plesmanweg B.V. en Duttendel Wittebrug Wijkvereniging met instemming van de Gemeente een Vaststellingsovereenkomst getekend. Als onderdeel van deze vaststellingsovereenkomst zijn kaders beschreven. Op pagina 8 van deze kaders is het uitgangspunt overeengekomen dat de parkeerdruk niet zal toenemen in de wijk.

*Reactie:*

*In de huidige feitelijke situatie zijn, vanwege de sloop- en bouwwerkzaamheden in het plangebied, tijdelijke parkeervergunningen uitgegeven. In de eindsituatie worden deze tijdelijke parkeervergunningen ingetrokken en worden er geen parkeervergunningen buiten het plangebied uitgegeven. Parkeren vindt dan enkel op eigen terrein plaats. In het bestemmingsplan kunnen uitvoeringsaspecten, zoals de wijze waarop wordt geparkeerd tijdens de bouwwerkzaamheden, niet worden geregeld. In het bestemmingsplan is wel een voorwaardelijke verplichting opgenomen, die erin voorziet dat in de eindsituatie in het plangebied voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. In de toelichting van het bestemmingsplan is reeds aangetoond dat aan de voorwaardelijke verplichting kan worden voldaan. Toenemende parkeerdruk in de openbare ruimte, als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling, is in de eindsituatie derhalve niet te verwachten, omdat toekomstige bewoners van de nieuwbouw ter plaatse van de Saxofoon en uit het Monument geen parkeervergunning zullen krijgen.*

l. Zienswijze

Naar wij hebben begrepen heeft de gemeente op enig moment besloten om aan bewoners van het monument tijdelijke parkeervergunningen voor de openbare weg toe te staan totdat de parkeergarages onder de nieuwbouw klaar zijn.

*Reactie:*

*Zie het antwoord onder k.*

m. Zienswijze

In werkelijkheid maakt de projectontwikkelaar circa driekwart van de parkeerplaatsen op eigen terrein alleen tegen betaling beschikbaar achter een slagboom. De kosten van deze parkeerplaatsen zijn hoger dan een door de Gemeente verstrekte parkeervergunning voor de openbare weg. Het gevolg daarvan is dat op eigen terrein de parkeerplaatsen achter de slagbomen grotendeels ongebruikt blijven en parkeren op de openbare weg wordt gestimuleerd. Dit is een onwenselijke en onnodige situatie die de Gemeente eenvoudig kan corrigeren door van de projectontwikkelaar te eisen de parkeerplaatsen op eigen terrein gratis of tegen een aantrekkelijk tarief aan de bewoners aan te bieden.

*Reactie:*

*Zie het antwoord onder k.*

n. Zienswijze

Verder is het momenteel door de ontwikkelaar gehanteerde uurtarief hoger dan bij de parkeerautomaat op de openbare weg zodat nu ook een deel van de bezoekers van het monument op de openbare weg parkeert. Bovendien leidt de toegenomen parkeerdruk op de openbare weg tot extra belasting van de al beperkte beschikbaarheid van elektrische laadpalen op de openbare weg.

*Reactie:*

*Zie het antwoord onder k.*

o. Zienswijze

De facto is de parkeerdruk dus wél fors toegenomen. De oorspronkelijke afspraak over parkeerbeleid op eigen terrein wordt daarmee ons inziens met voeten getreden. Wij vragen de Gemeente om de projectontwikkelaar te sommeren zich aan de gemaakte afspraak te houden. Ons inziens moet de Gemeente ook zorgen voor monitoring van de parkeerdruk, permanent of periodiek, zodanig dat de invloed van de bewoning van het monument en de nieuwbouw zichtbaar gemaakt kan worden.

*Reactie:*

*Zie het antwoord onder k.*

p. Zienswijze

3. Bouwexploit — ondergetekenden maken zich zorgen over de negatieve gevolgen van het bouwverkeer, de grondwerken en het hei- en boorwerk tijdens en voorafgaand aan de realisatie van het nieuwbouwproject dichtbij onze huizen, met name rondom de historische bebouwing aan de Badhuisweg, het begin van de Van Lennepweg en het begin van de Kwekerijweg (nrs 19 t/m 23). Wij zullen de projectontwikkelaar daarom een bouwexploit sturen zodat de fysieke staat van onze woningen wordt vastgelegd voordat de werkzaamheden beginnen. Wij begrijpen dat zo'n bouwexploit geen onderdeel is van het bestemmingsplan of van de omgevingsvergunning.

Toch zal het Gemeentebesluit over het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning onvermijdelijk leiden tot het risico van potentiële schade aan onze huizen. Daarom vragen wij de Gemeente om bij de projectontwikkelaar aan te dringen op het aanvaarden van de door ons gevraagde (te vragen) nulmeting en het dragen van de kosten daarvan.

*Reactie:*

*Reclamant merkt terecht op dat een bouwexploit losstaat van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning. Wij gaan er bovendien vanuit dat een professionele ontwikkelaar bouwwerkzaamheden kan uitvoeren zonder daarbij de eigendommen van derden te beschadigen. De ontwikkelaar heeft kennis kunnen nemen van de zienswijze van reclamant. Wij willen verder geen rol spelen in (private) overeenkomsten dan wel vorderingen tussen de ontwikkelaar en reclamant. Overigens is in de voorschriften bij de omgevingsvergunning onder meer opgenomen dat beschadiging van belendingen en infrastructuur rondom het bouw- of sloofterrein voorkomen dient te worden.*

Conclusie:

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

7. Ra 10690621 Algemene Vereniging voor Natuurbescherming

De volledige zienswijze is als bijlage bij dit raadsvoorstel bijgesloten.

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

a. Zienswijze

Er zijn kansen voor de natuur door de ligging van het gebied.

Het 'groen' van het bestemmingsplan blijkt echter grotendeels niet groen te zijn maar andere functies te krijgen zoals parkeren.

*Reactie:*

*Reclamant is van mening dat de herontwikkeling kansen voor natuurontwikkeling biedt en maakt in het verlengde hiervan bezwaar tegen de realisatie van verkeersvoorzieningen in de bestemming 'Groen'. Geconstateerd kan worden, dat de herontwikkeling van de oude kantorenlocatie weliswaar voor een aanzienlijk deel in de bestemming 'Groen' plaatsvindt, maar het project is niet op natuurontwikkeling of natuurbeheer gericht zoals dit in natuurbestemmingen van het aansluitende Hubertusduin plaatsvindt.*

*De beoogde ingrepen in de bestemming 'Groen' zijn echter wel op een herinrichting van thans nagenoeg volledig verharde buitenruimte gericht. Daarbij zal de buitenruimte aan de voorkant van het monument zijn verkeer- en parkeerfunctie weliswaar behouden. Overige delen zullen echter van een blijvend groene inrichting of van een groenvoorziening op een parkeerdek worden voorzien. De gemeente erkent dat groenstructuren op een parkeerdek kwalitatief verschillen van natuurontwikkeling in ongeroerde grond, desondanks is deze groenontwikkeling als een significante verbetering ten opzichte van de huidige (verharde) situatie aan te merken. De betreffende buitenruimte biedt met zijn gronddekking en vegetatie immers ruimte voor absorptie en het vasthouden van regenwater, verkoeling in perioden met hoge temperaturen en droogte en de vermindering van hitte-eilanden, zoals die in de huidige situatie volop aanwezig zijn.*

b. Zienswijze

De AVN vraagt dat in de regels wordt geborgd dat er in ieder geval voldoende grond komt op het dak van de parkeergarages, dat daar een natuurlijk landschap met bomen en struiken kan komen. Daartoe moet constructie sterk genoeg zijn.

*Reactie:*

*Onderdeel van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen vormt het landschappelijk inrichtingsplan alsmede het herplantplan voor de te kappen bomen. De constructie van de parkeergarage is hierop ingericht. Om te borgen dat het gebied ook daadwerkelijk conform de randvoorwaarden uit het landschappelijk inrichtingsplan worden ingericht, wordt hiervoor in de planregels van het bestemmingsplan aanvullende regels opgenomen.*

*Aan artikel 4.4 specifieke gebruiksregels, wordt onder doornummering van de overige leden een lid b toe gevoegd, dat als volgt luidt:*

*b. ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' (pg) is uitsluitend parkeren in een parkeergarage toegestaan.*

*Aan artikel 4.5 specifieke bouwregels wordt een lid c toegevoegd dat als volgt luidt:*

*C. de parkeergarage ter plaatse van de functieaanduiding 'parkeergarage' (pg) dient voorzien te zijn van een afdekkende constructie en voldoende gronddekking die een landschappelijke inrichting met bomen en struiken mogelijk maakt.*

*Ook wordt in de algemene regels het volgende artikel opgenomen:*

*Artikel 12.5 Landschappelijke inrichting*

*a. de terreininrichting dient te worden uitgevoerd conform Plesmanduin, Den Haag Definitief ontwerp+ Terreininrichting Fase 2, d.d 19-09 2022 en Terreininrichting Plesmanduin, Den Haag Definitief Ontwerp Plus omgeving Nieuwbouw 19 september 2022, deltavormgroep, zoals opgenomen in de bijlagen 31 en 32 bij dit bestemmingsplan.*

*b. de terreininrichting zoals genoemd onder a dient als zodanig in stand te worden gehouden.*

c. Zienswijze

Natuurinclusief bouwen is volgens de Toelichting verplicht. Dat moet ook in de planregels worden opgenomen.

*Reactie:*

*Bij de planontwikkeling is reeds rekening is gehouden met het puntensysteem Groen en Natuurinclusief bouwen. De invulling en behaalde punten zijn weergegeven in het rapport Terreininrichting Plesmanduin Den Haag, Definitief Ontwerp Omgeving Nieuwbouw, 19 september 2022, dat onderdeel uitmaakt van de omgevingsvergunning.*

*De zinsnede uit paragraaf 3.4.5 Natuurinclusief bouwen uit de toelichting, waarin staat dat het puntensysteem verplicht is, houdt voor onderhavige situatie in dat er in het kader van de omgevingsvergunning is getoetst of aan het puntensysteem is voldaan. Dat is het geval.*

d. Zienswijze

Op de rand bij het Hubertusduin ligt een klein bosje in de volle grond. Beter zou zijn als dit kon worden behouden door de parkeergarage aan die kant iets minder groot te maken. Ook bij de Badhuisweg wordt met dit plan een groot deel van een bosje gekapt.



*Reactie:*

*In het kader van de omgevingsvergunningaanvraag voor het kappen van de bomen, is beoordeeld of er mogelijk alternatieven voor het realiseren van de parkeergarage voorhanden zijn, waardoor meer bomen behouden kunnen blijven. Uit de aangeleverde alternatievenstudie vastgelegd in de oplegnotitie 'Tweede oplegnotitie' van Mees Ruimte & Milieu met projectnummer 17188 van 28 oktober 2022, is gebleken dat dit niet mogelijk is. In het ontwerpbesluit is dit op pagina 6 reeds onderbouwd. In het plan is voorzien in een strook bosplantsoen op het parkeerdek, min of meer op de locatie van het huidige bosplantsoen.*

*Naast het min of meer terugbrengen van het bosplantsoen met grotendeels inheemse soorten worden 90 vrijstaande bomen geplant. Dit is ter compensatie van de 72 bomen die worden gekapt. Hiermee wordt een diverser beplantingsbeeld gecreëerd.*

e. Zienswijze

De maatregelen aanbevolen in de Boom Effect Analyse moeten worden toegepast om bomen te beschermen.

*Reactie:*

*Deze zienswijze heeft betrekking op de omgevingsvergunning voor het kappen van bomen en wordt daarom hier niet beantwoord.*

f. Zienswijze

Ook lijkt ons nader onderzoek nodig naar de effecten van bemaling op de omgeving.

*Reactie:*

*Deze zienswijze heeft betrekking op de omgevingsvergunning voor het kappen van bomen en wordt daarom hier niet beantwoord.*

g. Zienswijze

Bij de herplant stelt de AVN voor minder dennen en robinia te gebruiken en meer eiken. Ook lindes en zoete kers zou kunnen worden toegepast, naast veel soorten inheemse struiken en kruiden. Als de bosjes niet kunnen worden behouden, deze herplanten.

*Reactie:*

*Deze zienswijze heeft betrekking op de omgevingsvergunning voor het kappen van bomen en wordt daarom hier niet beantwoord.*

h. Zienswijze

Ligging van het gebied: kansen voor de natuur

Voor de natuur is van belang dat groengebieden zo groot mogelijk zijn, en dat deze onderling worden verbonden door ecologische verbindingszones. Op kleine eilanden sterven soorten sneller uit.

Plesmanweg 1-6 ligt naast het grote groengebied Hubertusduin en tussen Klein Zwitserland (beide bestemming 'natuur') en de Scheveningse Bosjes. Deze gebieden zijn onderdeel van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur (SGH). Die "dient duurzaam in stand gehouden te worden en waar mogelijk versterkt", staat ook in de Toelichting (3.4.1).

Er is dus een kans met een natuurlijke, groene inrichting, groen en natuur te laten doorlopen tussen de gebouwen, aansluitend op het Hubertusduin, en deze als het ware te vergroten, en ook de ecologische verbindingen te verbeteren.

Gemeente Den Haag

Ons kenmerk  
DSO/10770250

In de Toelichting staat een kaart van heel Den Haag. Hieronder in de illustratie een deel uit Kaarten Den Haag, SGH, waar de ligging te zien is:



<https://ddh.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=ce1ad808ef1346d9a56b24cb5dd a7e36>

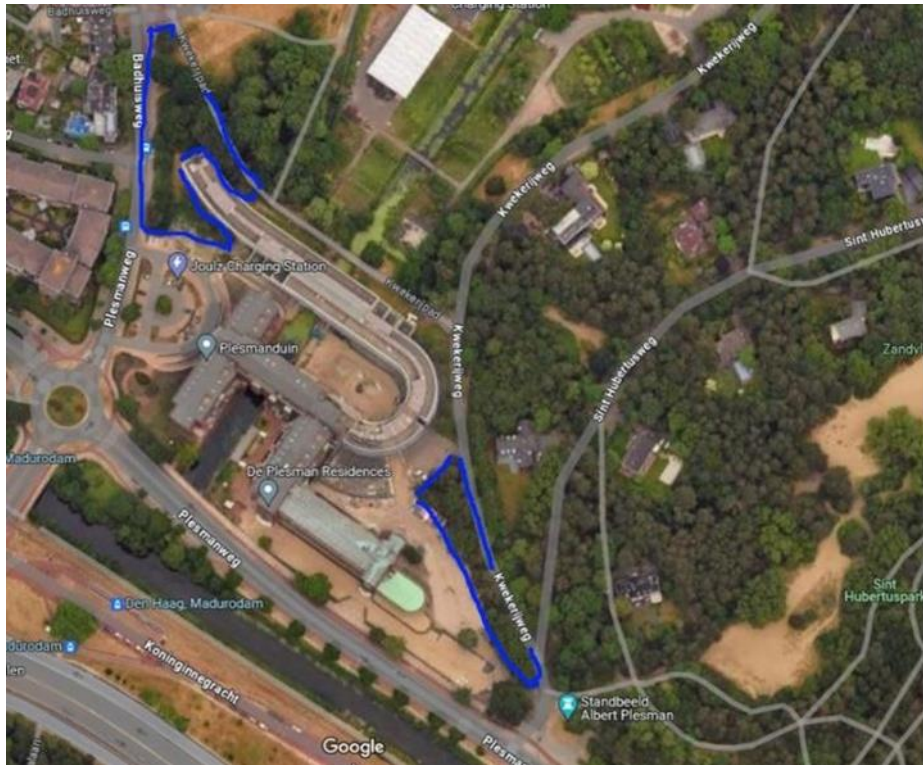
*Reactie:*

*Het klopt dat dit plangebied in de stedelijke hoofdstructuur ligt. Echter, het ontwerp van de nieuw in te richten buitenruimte voorziet in de duurzame instandhouding van de structuur. Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar de reactie op onderdeel j.*

i. Zienswijze

In het plangebied bevinden zich aan de rand twee kleine stukjes bos, bij respectievelijk de Kwekerijweg en de Badhuisweg.

Deze bosjes sluiten aan op bos buiten het plangebied, met de bestemming 'natuur'. (zie illustratie)



*Reactie:*

*Geconstateerd kan worden dat de aangeduide bosstroken in een kantoor- danwel verkeersbestemming zijn gelegen. Als zodanig maken zij geen deel uit van een ecosysteem, dat door een natuur-, bos- of groenbestemming wordt beschermd. In relatie tot de hoofdgroenstructuur langs de Kwekerijweg en de St. Hubertusweg hebben de bomen een perifere ligging en zal het functioneren van de aangrenzende natuurbestemmingen niet significant verslechteren; noch in termen van soortenbescherming noch in termen van CO<sub>2</sub> - of andere emissiebalansen.*

*Inzet is een aanpassing van de bestaande groenstructuur, waarbij de thans in principe verharde buitenruimte van het kantorencomplex een groene herinrichting ondergaat. Onderdeel hiervan is de herplant van bomen in een nieuwe setting, maar ook de aanleg van overig struweel en struikgewassen, respectievelijk duingrassen, passend bij de vegetatie van het aansluitende Hubertusduin. Op deze manier kan de groenstructuur uit de aangrenzende natuurbestemmingen binnen de projectlocatie een voortzetting en verruiming ondergaan.*

j. Zienswijze  
'Groen' is geen groen

Een groot gebied krijgt in het bestemmingsplan de bestemming 'groen'. Daarmee lijkt het dat het groen sterk toeneemt. Maar in feite is volgens de plankaart veel van wat als groen is, aangeduid als:

- dak van grote parkeergarages (aan de kant van bos)
  - parkeerterrein (100 parkeerplaatsen langs de Plesmanweg)
  - bodembeschermingsgebied, volgens de regels (art 13) moeten daar verhardingen en grasveld in stand worden gehouden (aan de kant van de Plesmanweg)
- fietsenstalling, sportschool en nutsvoorzieningen. Maar een miniem gedeelte is aangemerkt als tuin.

*Reactie:*

*Reclamant lijkt van mening dat een groene inrichting en de realisatie van gebouwde voorzieningen elkaar uitsluiten. De gemeente deelt deze opvatting niet. Inzet is een verrijkende (maar niet volledig) groene herinrichting van de thans verharde buitenruimte. Waar conceptueel en functioneel noodzakelijk zal daarbij ook meervoudig grondgebruik plaatsvinden; in onderhavig geval in de vorm van parkeergarage met een flinke gronddekking voor de toekomstige vegetatie in de buitenruimte. Alleen aan de voorkant van de Plesmanweg zullen parkeermogelijkheden in hun huidige omvang op maaiveld gehandhaafd blijven; dit onder meer voor de dekking van de parkeerbehoefte van bezoekers van het toekomstige vastgoedensemble.*

*Reclamant hanteert verder de veronderstelling, dat in het plangebied sprake zou zijn van bodembeschermingsgebied. Dat is niet het geval. Wel is er sprake van een grondwaterbeschermingsgebied. Maar de hiervoor geldende regelgeving sluit de beoogde herontwikkeling niet uit.*

k. Zienswijze

Het parkeerterrein moet volgens de regels op maaiveld. Parkeergarages, fietsenstalling, en sportschool moeten ondergronds.

*Reactie*

*De waarneming van reclamant is correct. Hoofdreden voor deze verschillen is het gegeven, dat met de gedifferentieerde aanpak de cultuurhistorische context en het kenmerkende stadsgezicht resp. aanzicht van de monumentale bebouwing het beste geborgd kunnen worden.*

l. Zienswijze

Zie Toelichting 3.4.2. Volgens de Nota Stadsbomen (RIS 307827) moeten nieuwe daktuinen op straatniveau standaard voldoen aan de eisen voor een goede doorwortelbare ruimte (zie afbeelding 18). Afhankelijk van de gewenste inrichting en de gewenste grootte van een boom is maatwerk nodig en bestaan hiervoor minimale maten. Het is daarbij belangrijk vooraf rekening te houden met de benodigde draagkrachten (zie voor meer informatie de Nota Stadsbomen).

In de toelichting staat ook, 2.4.2:

“Het oppervlak aan groen wordt sterk vergroot. Door een fors grondpakket en duinen op het parkeerdek kan er een grote diversiteit aan vegetatie worden gerealiseerd inclusief bomen en is er ruimte voor een goede waterhuishouding.”

Er staat echter niet in de regels dat de garages moeten worden afgedekt met een fors grondpakket waar bomen op kunnen groeien. En dat de structuur van het dak afdoende moet zijn om dit te dragen. Wij vragen u dat aan de regels toe te voegen. Opdat er daadwerkelijk inheemse bomen en struiken en kruiden kunnen groeien die aansluiten op het Hubertusduin. Die ook nestelgelegenheid en voeding kunnen bieden aan vogels, vleermuizen en insecten, goed voor de biodiversiteit.

*Reactie:*

*Geconstateerd kan worden dat het plan voor herinrichting in de aanplant van 92 bomen voorziet, waarvan het ecologisch of micro-klimatologische effect in principe vergelijkbaar (en op termijn mogelijk zelfs groter) zal zijn dan het effect van de bomen, die gekapt zullen worden.*

*Zoals in de beantwoording van zienswijze b. is aangegeven zal in de regels van het bestemmingsplan, via een voorwaardelijke verplichting worden geborgd dat er in voldoende gronddekking zal worden voorzien.*

m. Zienswijze

In de toelichting 3.4.5 staat dat er volgens de regels van het puntensysteem natuurinclusief bouwen moet worden gebouwd. Ook dat moet in de regels worden overgenomen.

*Reactie:*

*Zie de beantwoording onder c.*

n. Zienswijze

Parkeergarage tot rand ten koste van bosjes en bomen in de grond

Het voornemen is 72 bomen te kappen, grotendeels voor het bouwen van ondergrondse garages, die door dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. 54 van deze bomen staan nu in bosplantsoen. Langs de rand aan de kant van het Hubertusduin, is een smal stukje bos, in de volle grond. Dit wordt met dit plan gekapt, voor de grote parkeergarage, die doorloopt tot de rand van het terrein. Deze bomen die nu staan in de volle grond naast het Hubertusduin, zouden juist moeten worden behouden. De parkeergarage neemt een groot oppervlak in beslag. Beter zou zijn deze iets te verkleinen opdat de rand met bomen in de volle grond kan blijven staan.

Dat is ook in overeenstemming met het coalitie akkoord (Haags akkoord 2023–2026, p47): “Bij bouwplannen sturen we op voldoende groene, onverharde ruimte waar bomen in de volle grond kunnen staan”.

*Reactie:*

*Voor de beantwoording van deze zienswijze, verwijzen wij naar de beantwoording die reeds bij punt d is gegeven.*

o. Zienswijze

Ook aan de kant van de Badhuisweg wordt een stukje bos gekapt voor een andere parkeergarage. Dat bosje sluit aan op bos van de ecologische verbindingzone Klein Zwitserland.

*Reactie:*

*Voor de beantwoording van deze zienswijze, verwijzen wij naar de beantwoording die reeds bij punt d is gegeven.*

p. Zienswijze

BEA en bijlage 29

De Boom Effect Analyse van Pius Floris is niet gevoegd bij de stukken. Daarin staat dat door de bronnering bij de aanleg van de parkeerkelders bomen gebrek aan water kunnen krijgen, ook buiten het projectgebied. Om negatieve effecten op de bomen te voorkomen, ook door de opslag van materieel, moeten maatregelen worden genomen. Aanbevolen wordt een European Tree Technician aan te stellen.

*Reactie:*

*Deze zienswijze heeft betrekking op de omgevingsvergunning voor het kappen van bomen en wordt daarom hier niet beantwoord.*

q. Zienswijze

Bijlage 29 is een memo van Mos grondmechanica. Daarin staat: “Op circa 1 km ten noordoosten ligt de grens van een Natura2000 gebied; verwacht wordt dat de invloed van de bemaling niet (of nagenoeg niet) tot dit gebied reikt. Het verkrijgen van de nodige vergunningen is op voorhand niet uitgesloten, wel dient dan veel aandacht te worden besteedt aan het in beeld brengen van de effecten op de omgeving en kunnen mitigerende maatregelen (bijvoorbeeld retourbemaling) noodzakelijk zijn.”  
Ons is niet duidelijk, wat het effect van de bemaling is op de naast het plangebied gelegen Stedelijke Groene Hoofdstructuur. Aangezien die volgens het gemeentebeleid behouden en versterkt dient te worden, moeten de mogelijke effecten worden onderzocht, en moeten zo nodig maatregelen worden genomen om negatieve effecten te voorkomen. Bijvoorbeeld plaatsen van peilschalen en bronnering met zuurstofrijk water

*Reactie:*

*De geadviseerde maatregelen in de BomenEffectAnalyse (BEA) worden opgevolgd. Een van deze adviezen richt zich op het toepassen van bronnering in het groeiseizoen van de bomen. Wanneer bronnering toegepast wordt in het groeiseizoen van de bomen (ruwweg maart tot oktober) kan dit van zeer belemmerende invloed op het behoud van de bomen zijn. Tot hoe ver in de omgeving de bronnering effect heeft, zal dan door een hydroloog bepaald moeten worden. Maatregelen om de effecten van bronnering in het groeiseizoen te beperken, kunnen bestaan uit het geven van water aan de bomen. In de omgevingsvergunning wordt daarnaast als voorschrift opgenomen dat een hydroloog aangesteld moet worden. Daarnaast kan gemonitord worden met onder andere behulp van sensoren om zo de invloed van de bronnering exact te bepalen. Er kunnen dan ook eventuele maatregelen worden aangegeven over extra wateraanvoer.*

r. Zienswijze

Herplant

In afbeelding 4.11.7 van de Toelichting en in bijlage 18 van het bestemmingsplan staat op p 11 een kaartje van de herplant van bomen. Het beste is te kiezen voor een variatie aan inheemse bomen, dat aansluit op het Hubertusduin, met name op de locatie van de twee bosjes, mochten die niet behouden kunnen blijven. Als de bosjes worden gekapt, bevelen we aan als compensatie nieuwe bosjes te planten.

In de mix veel grove den, we stellen voor deze deels te vervangen door zomereik. Ook is het beter geen robinia (valse acacia) aan te planten aan de kant van het Hubertusduin, omdat deze woekert.

Inheemse linde zou een mooie toevoeging zijn aan het assortiment, in de Scheveningse Bosjes wordt ook zoete kers aangeplant. Vooral ook van belang voor de fauna is struiken aan te planten, in de Scheveningse Bosjes worden bijvoorbeeld gebruikt: inlandse vogelkers, eenstijlige meidoorn, sleedoorn, rode kornoelje, wegedoorn, wilde kardinaalsmuts, wilde liguster, boswilg, rode kamperfoelie, egelantier, framboos, hondsroos, hulst, wilde lijsterbes en zuurbes.

Wij vragen u bovenstaande aanpassingen aan het bestemmingsplan door te voeren.

*Reactie:*

*In het beplantingsplan voor de bomen is aangesloten op het beeld zoals dat ook op de rest van het Hubertusduin te vinden is. Ook hier is sprake van Den en Robinia. In de heesterlaag is gestreefd naar het toepassen van zo veel mogelijk inheems plantmateriaal met een zo groot mogelijke variatie in soorten.*

Conclusie:

Naar aanleiding van deze zienswijzen vinden aanpassingen aan het bestemmingsplan plaats. In de planregels worden de volgend toevoegingen gedaan:

- Aan artikel 4.4 specifieke gebruiksregels, wordt onder doornummering van de overige leden een lid b. toegevoegd, dat als volgt luidt:

b. ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' (pg) is uitsluitend parkeren in een parkeergarage toegestaan.

- Aan artikel 4.5 specifieke bouwregels wordt een lid c. toegevoegd dat als volgt luidt:

C. de parkeergarage ter plaatse van de functieaanduiding 'parkeergarage' (pg) dient voorzien te zijn van een afdekkende constructie en een gronddekking die een landschappelijke inrichting met bomen en struiken mogelijk maakt.

8. Ra 10690471 Bomenstichting Den Haag

De volledige zienswijze is als bijlage bij dit raadsvoorstel bijgesloten.

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

a. Zienswijze

De Bomenstichting Den Haag (hierna: BDH) heeft kennisgenomen van het Ontwerp-bestemmingsplan Plesmanweg 1-6 en de daarbij behorende concept-omgevingsvergunning voor het kappen van 72 bomen, kenmerk 202213827. Hoewel wij de voorstellen voor de herinrichting van de buitenruimte rond het bestaande monument en de nieuwbouw aan de Plesmanweg 1-6 zeer waarderen, plaatsen wij toch enige kanttekeningen bij de kap van een deel van de 72 bomen en de voorgestelde compensatie.

1. Verlies bosplantsoen/geen gelijkwaardige compensatie

De te kappen 72 bomen staan grotendeels in bosplantsoen, met een ondergroei van struiken. De strook langs de Kwekerijweg en het bosje tussen de Badhuisweg en het Kwekerijpad maken in feite deel uit van het Hubertuspark en het groen van Duttendel. Hierdoor is de ecologische waarde van de bomen niet te verwaarlozen. Hoewel er negentig bomen ter compensatie zullen worden herplant, wordt het bosplantsoen niet hersteld of gecompenseerd.

*Reactie:*

*Bij de herinrichting van het project is voorzien in een strook bosplantsoen op het parkeerdek, min of meer op de locatie van het huidige bosplantsoen. Naast het min of meer terugbrengen van het bosplantsoen met grotendeels inheemse soorten worden 90 vrijstaande bomen geplant. Dit is ter compensatie van de 72 bomen die worden gekapt. Hiermee wordt een diverser beplantingsbeeld gecreëerd.*

b. Zienswijze

De stelling dat de als individuele bomen te herplanten bomen een grotere ecologische waarde vertegenwoordigen dan het huidige plantsoen is naar onze mening dan ook niet juist. Bomen in bosverband met ondergroei bieden veel meer mogelijkheden om te schuilen of voedsel te zoeken voor kleine zoogdieren en vogels.

*Reactie:*

*Bij de herinrichting van het project is voorzien in een strook bosplantsoen op het parkeerdek, min of meer op de locatie van het huidige bosplantsoen.*

*Naast het min of meer terugbrengen van het bosplantsoen met inheemse soorten worden 90 vrijstaande bomen geplant. Dit is ter compensatie van de 72 bomen die worden gekapt. Hiermee wordt een diverser beplantingsbeeld gecreëerd.*

c. Zienswijze

Dat er bij de Quicksan - per definitie een oppervlakkig onderzoek, een momentopname bovendien - geen egels of muizen zijn aangetroffen betekent niet dat deze dieren hier niet kunnen voorkomen.

*Reactie:*

*Ten behoeve van de aanvraag voor een omgevingsvergunning zijn er diverse ecologische onderzoeken, waaronder o.a. een Quicksan uitgevoerd en aangeleverd. Een Quicksan is een potentie-inschatting, waarbij er gekeken wordt of voor het uitsluiten van beschermde functies nog een aanvullend onderzoek nodig is. Voor de saxofoon geldt dat er geen aanleiding was om nader onderzoek uit te voeren. Soorten zoals de egel zijn vrijgesteld van ruimtelijke ontwikkeling en hebben geen beschermde status. In dit kader wordt nog opgemerkt dat te allen tijde de zorgplicht geldt voor alle flora en fauna, ongeacht de eventuele beschermingsstatus en verkregen ontheffingen. De zorgplicht stelt dat 'iedereen, indien redelijkerwijs mogelijk, voldoende zorg in acht moet nemen voor alle planten en dieren in hun leefomgeving'. Op deze zorgplicht kan worden gehandhaafd.*

d. Zienswijze

Daarnaast gaat niet alleen het bosplantsoen verloren, ook het bodemecosysteem verdwijnt. Hier wordt dikwijls gemakkelijk aan voorbijgegaan. Bodemflora en -fauna zijn minstens zo belangrijk als alles wat bovengronds leeft.

*Reactie:*

*Bij het toetsen van de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het kappen van bomen maken de effecten op de bodemecologie geen deel uit van het beoordelingskader. Het voornoemde is ook geen toetsingsgrond op basis van de APV. Om voornoemde reden is de bodemflora- en fauna in het kader van de omgevingsvergunning voor het kappen van de bomen niet getoetst.*

e. Zienswijze

De ondergrond van de aan te leggen daktuin zal nooit dezelfde kwaliteit krijgen als een natuurlijke bosbodem.

*Reactie:*

*Het is correct dat de ondergrond van een daktuin op het dak zal verschillen van een natuurlijke bosbodem. Binnen de opzet van het project is echter gekozen voor een ruime gronddekking (tussen de 60 cm en 1 meter). Ook hier zal naar verloop van tijd een bodemflora en -fauna in ontstaan. In het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen die toeziet op voldoende gronddekking. In de omgevingsvergunning van het bouwen is hieraan getoetst.*

*De voorwaardelijke verplichting houdt in dat aan artikel 4.4 specifieke gebruiksregels een lid b. wordt toegevoegd, dat als volgt luidt:*

*b. ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' (pg) is uitsluitend parkeren in een parkeergarage toegestaan.*



- *Aan artikel 4.5 specifieke bouwregels wordt een lid c. toegevoegd dat als volgt luidt:  
C. de parkeergarage ter plaatse van de functieaanduiding 'parkeergarage' (pg) dient voorzien te zijn van een afdekkende constructie en een gronddekking die een landschappelijke inrichting met bomen en struiken mogelijk maakt.*

f. *Zienswijze*

2. *"Meer blad voor de stad" - Nata Stadsbomen (2021)*

In de toelichting bij het ontwerp-bestemmingsplan wordt uitvoerig ingegaan op de ambitie om in 2030 vijf procent meer kroonoppervlak te realiseren, zoals verwoord in de Nota Stadsbomen (2021). Het komt de BDH enigszins wrang voor dat om dit doel te halen eerst 72 bomen gekapt moeten worden. Gezien de leeftijd en omvang van veel van de bomen spelen zij een grote rol in het vervullen van de ecosysteemdiensten. Voordat de nieuwe aanplant een vergelijkbare omvang heeft bereikt zal er dertig a veertig jaar zijn verstreken. Pas dan hebben zij betekenis voor de ecosysteemdiensten.

Door zoveel veelal redelijk tot goed gezonde bomen te kappen wordt naar onze mening in het geheel niet voldaan aan 'meer blad voor de stad' in 2030.

*Reactie:*

*Bij de beoordeling van de omgevingsvergunning ten aanzien van de activiteit 'Kappen' is het uitgangspunt het beoordelingskader uit de APV. De ecosysteemdiensten maken deel uit van de natuur- en milieuwaarde uit de APV, maar is niet het enige criterium waaraan getoetst wordt voor een omgevingsvergunning voor de activiteit 'Kappen'. Bij de beoordeling van de activiteit 'Kappen' wordt in zijn totaliteit gekeken naar de waarde van de bomen in relatie tot het belang van de aanvrager/ontwikkeling.*

*Terecht wordt opgemerkt dat de gemeente streeft naar meer kroonoppervlak in 2030. Echter, bij het vaststellen van de nota van uitgangspunten zijn diverse alternatieven gewogen. Daarbij is de compensatie van de te kappen bomen in het plangebied positief beoordeeld, waarmee kroonoppervlak voor de toekomst geborgd is. De herplant zal deels ingericht zijn op losstaande exemplaren, waardoor in beginsel bij gezonde groei het kroonoppervlak in de toekomst per boom per saldo hoger zal uitvallen dan bomen in een bosvlak.*

3. *Groeiomstandigheden bomen in daktuin*

g. *Zienswijze*

De BDH juicht de keuze voor voornamelijk inheemse bomen en de intentie om een groene buitenruimte te creëren die aansluit op de omgeving toe. Echter, een daktuin kan nooit als volwaardige vervanging dienen van bomen in min of meer natuurlijk bosverband. Ook al krijgen de bomen voldoende wortelruimte, ze zullen niet hun maximale hoogte kunnen bereiken. Bovendien bestaat de kans dat binnen enkele decennia het dak van de parkeergarage moet worden onderhouden of hersteld waardoor alle beplanting moet worden verwijderd. Zo wordt evenmin voldaan aan het streven van het College om 'meer blad voor de stad' te creëren.

*Reactie:*

*Bij de onderhavige aanvraag is getoetst aan de compensatie voor de te kappen bomen, daaraan wordt met de voorgestelde herplant aan voldaan.*

*In het ontwerp is ter plekke van de bomen voorzien in een ruime gronddekking (tussen de 60 cm en 1 meter) Dit betekent dat de bomen voldoende wortelruimte hebben om tot ontwikkeling te komen. Het is correct dat het dak van de parkeergarage op lange termijn onderhoud vereist.*

*Ervaring uit eerder gerealiseerde projecten leert echter dat deze onderhoudstermijn juist door het afdekken van de dakbedekking met een grondlaag aanzienlijk wordt verlengd. In het ontwerp is daarnaast door aanvullende voorzieningen op het dak, zoals bijvoorbeeld een wortel door groeivaste scheidingslaag, voorzien het beschermen van de waterkerende laag.*

*Het inrichten en instandhouding van het plangebied conform het landschappelijk inrichtingsplan is in de regels van het bestemmingsplan opgenomen.*

4. Schade aan te handhaven bomen door bronbemaling en grondverdichting
- h. Zienswijze

Voorde aanleg van de parkeergarage moet gedurende lange tijd de grondwaterstand warden verlaagd. Het valt niet uit te sluiten dat hierdoor de bomen die behouden blijven afsterven of ernstig beschadigd raken. Daarnaast zullen de wortels van de bomen zware schade oplopen als gevolg van het gebruik van zwaar materieel. Hierdoor raakt de bodem verdicht waardoor er nog nauwelijks water of zuurstof bij de wortels kan komen.

*Reactie:*

*Bij de beoordeling van de omgevingsvergunning voor de activiteit 'Kappen', wordt er gekeken naar de effecten van de werkzaamheden op de bomen. Uit de Bomen Effect Analyse (BEA) die hiervoor uitgevoerd is, blijkt dat er negatieve effecten op de te behouden bomen te verwachten zijn door o.a. bronbemaling, graafwerkzaamheden en opslag van materiaal/materieel. De ontwikkelaar is degene die deze mogelijke negatieve effecten voor de bomen dient te ondervangen, conform o.a. de te nemen maatregelen uit de BEA. Daarnaast zal de ontwikkelaar middels een voorschrift in de omgevingsvergunning worden opgelegd een hydroloog aan te stellen om de effecten van bronbemaling vooraf te onderzoeken en te monitoren tijdens de werkzaamheden. Met betrekking tot het werken nabij de bomen wordt opgelegd middels de bomenposter 'werken bij Haagse bomen' te werken. In dit project zullen de verschillende partijen hier ook aan gehouden worden.*

5. Rijksbeschermd Stadsgezicht
- i. Zienswijze

Het Plesmanduin ligt in het rijksbeschermd stadsgezicht Westbroekpark en Belgisch Park. In de toelichting bij het aanwijzingsbesluit wordt het bochtige beloop van rijkelijk van boombeplanting voorziene lanen als een van de beschermen waarden aangemerkt. De Kwekerijweg is hiervan een mooi voorbeeld. Juist de aansluiting van de bomen op het terrein van het Plesmanduin op het Hubertuspark geeft deze weg zijn bijzondere en lommerrijke karakter. In het ontwerp-bestemmingsplan wordt dan wel gesuggereerd dat het duinlandschap wordt 'doorgetrokken' met de inrichting van de daktuin, de bomenrij langs de weg verdwijnt en daarmee een belangrijke waarde.

*Reactie:*

*Aan de omgevingsvergunning voor het kappen van de bomen is de plicht verbonden voor de herplant van 90 bomen. De bomen dienen herplant te worden in het eerstvolgende plantseizoen (van november tot en met april), na het kappen van de bomen bij bouw en na realisatie van het bouwplan. De herplant dient te worden uitgevoerd conform het herplantplan 'Kapvergunning Fase 2 Plesmanduin' van 21 juni 2022 opgesteld door Deltavormgroep. Conform dit herplantplan, wordt de bomenrij aan de Kwekerijweg hersteld.*

6. Aanbevelingen  
j. Zienswijze

Gelet op al het bovenstaande dringt de BDH erop aan dat bij de herinrichting van de buitenruimte van het Plesmanduin het bosplantsoen langs de Kwekerijweg wordt hersteld. Daarnaast moet er, in lijn met het advies van Pius Floris in de BEA, alles in het werk worden gesteld om de te behouden bomen zoveel mogelijk te ontzien tijdens de werkzaamheden. Indien er in het groeiseizoen wordt bemaald, dienen de bomen water te krijgen. Wij sluiten ons dan ook van harte aan bij het advies van Pius Floris dat zoveel mogelijk bomen moeten worden behouden om zoveel mogelijk groen- en natuurwaarden in het projectgebied te behouden.

*Reactie:*

*De genoemde zienswijze nemen wij ter kennisneming aan. Zie daarnaast voor wat betreft de werkzaamheden en bemaling, de reactie bij onderdeel H.*

Conclusie:

De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Aan artikel 4.4 specifieke gebruiksregels wordt een lid b toegevoegd, dat als volgt luidt:

b. ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' (pg) is uitsluitend parkeren in een parkeergarage toegestaan.

- Aan artikel 4.5 specifieke bouwregels wordt een lid c toegevoegd dat als volgt luidt:  
C. de parkeergarage ter plaatse van de functieaanduiding 'parkeergarage' (pg) dient voorzien te zijn van een afdekkende constructie en een gronddekking die een landschappelijke inrichting met bomen en struiken mogelijk maakt.

**ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID**

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in een actueel juridisch planologisch kader voor het plangebied Plesmanweg 1-6 en de realisatie van 3 woongebouwen met maximaal 157 appartementen. In dit kader dient beoordeeld te worden of er sprake is van een bouwplan als bedoeld in art.6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Als bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, van de wet, wordt aangewezen een bouwplan voor:

- de bouw van een of meer woningen;
- de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een gebouw met ten miste 1.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte met één of meer woningen;
- de verbouwing van een of meer aangesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen, die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.500 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m<sup>2</sup>.

## Afdeling 6.2 Grondexploitatie, Artikel 6.2.1 Bro

Indien sprake is van een bouwplan zoals bedoeld in art. 6.12 Wro is de gemeente verplicht een exploitatieplan op te stellen, tenzij kostenverhaal anderszins verzekerd is. Dit kan via:

- een gemeentelijke grondexploitatie, waarbij sprake moet zijn van gemeentelijke gronduitgifte;
- meerwaardesuppletie via de erfpachtcanon;
- een anterieure overeenkomst met de eigenaar over de ontwikkeling.

Het onderhavige plan betreft een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, van de Wro. Daartoe wordt het volgende overwogen.

Voorliggend plan dat voorziet in een actueel juridisch planologisch kader voor het plangebied Plesmanweg 1-6 en de realisatie van 3 woongebouwen met maximaal 157 appartementen is een initiatief van een ontwikkelaar.

De gemeente Den Haag en de ontwikkelaar hebben op 11 december 2018 een anterieure overeenkomst gesloten. Hier opvolgend is een allonge op 16 november 2022 getekend. In de allonge zijn de verschillende type woningen beschreven. Daarnaast zijn ook kosten opgenomen voor realisatie van de openbare ruimte. De kosten die verband houden met de planprocedure, en de uitvoering van het plan, worden geacht te zijn verzekerd via het aangaan van deze overeenkomst. Kostenverhaal door middel van een exploitatieplan is niet noodzakelijk. Gezien het bovenstaande wordt de beoogde ontwikkeling economisch uitvoerbaar geacht.

## **STAAT VAN WIJZIGINGEN**

### *Ambtshalve wijzigingen*

#### Verbeelding

nvt

#### Regels

nvt

#### Toelichting

##### A. Actualisering bodemonderzoek

Onder doornummering van de overige bijlagen wordt bijlage 25 Actualiseren vooronderzoek Plesmanweg 1-6 in Den Haag d.d. 8 mei 2024 toegevoegd.

##### B. Actualiseren stikstofonderzoek

Bijlage 17 'Stikstofonderzoek nieuwbouw 180923', is geactualiseerd en wordt zodoende vervangen door 'Stikstofonderzoek nieuwbouw 010324'

##### C. Actualiseren quickscan ecologie

Bijlage 11 'Quickscan ecologie 2016' is geactualiseerd en wordt zodoende vervangen door 'Quickscan ecologie 210324'

##### D. Actualiseren Verkeer en parkeeronderzoek

Bijlage 25 'Verkeer en parkeren 020222' is geactualiseerd en wordt zodoende vervangen door 'Verkeer en parkeren 070424'

*Naar aanleiding van de zienswijzen*

Verbeelding

Niet van toepassing

Regels

*A. Toevoegen artikel 4.4 lid b*

Aan artikel 4.4 specifieke gebruiksregels, wordt onder doornummering van de overige leden een lid b toe gevoegd, dat als volgt luidt:

*b. ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' (pg) is uitsluitend parkeren in een parkeergarage toegestaan.*

*B. Toevoegen artikel 4.5 lid C*

Aan artikel 4.5 specifieke bouwregels wordt een lid c toegevoegd dat als volgt luidt:

*C. de parkeergarage ter plaatse van de functieaanduiding 'parkeergarage' (pg) dient voorzien te zijn van een afdekkende constructie en een gronddekking die een landschappelijke inrichting met bomen en struiken mogelijk maakt.*

*C. Toevoegen artikel 12.5*

Aan artikel 12 Algemene gebruiksregels wordt het artikel 12.5 Landschappelijke inrichting toegevoegd, dat als volgt komt te luiden:

*Artikel 12.5 Landschappelijke inrichting*

*a. de terreininrichting dient te worden uitgevoerd conform Plesmanduin, Den Haag Definitief ontwerp+ Terreininrichting Fase 2, d.d 19-09 2022 en Terreininrichting Plesmanduin, Den Haag Definitief Ontwerp Plus omgeving Nieuwbouw 19 september 2022, deltavormgroep, zoals opgenomen in de bijlagen 31 en 32 bij dit bestemmingsplan.*

*b. de terreininrichting zoals genoemd onder a dient als zodanig in stand te worden gehouden.*

*D. Toevoegen bijlage 31*

*Bijlage 31 Terreininrichting Fase 2, tekeningnummer B718-111 d.d. 19 september 2022 wordt toegevoegd.*

*E. Toevoegen bijlage 32*

*Bijlage 32 Terreininrichting Plesmanduin, Den Haag Definitief Ontwerp Plus Omgeving Nieuwbouw d.d. 19 september 2022 wordt toegevoegd.*

Toelichting

Niet van toepassing

## 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 3 september 2024,

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 10684381) in het bij dit besluit behorende voorstel onder ‘ingekomen zienswijzen’ opgenomen, ongegrond te verklaren;
- III. de zienswijze 02. (Ra 10690338) in het bij dit besluit behorende voorstel onder ‘ingekomen zienswijzen’ opgenomen, ongegrond te verklaren;
- IV. de zienswijze 03. (Ra 10690359) in het bij dit besluit behorende voorstel onder ‘ingekomen zienswijzen’ opgenomen, ongegrond te verklaren;
- V. de zienswijze 04. (Ra 10690508) in het bij dit besluit behorende voorstel onder ‘ingekomen zienswijzen’ opgenomen, ongegrond te verklaren;
- VI. de zienswijze 05. (Ra 10690567) in het bij dit besluit behorende voorstel onder ‘ingekomen zienswijzen’ opgenomen, ongegrond te verklaren;
- VII. de zienswijze 06. (Ra 10690608) in het bij dit besluit behorende voorstel onder ‘ingekomen zienswijzen’ opgenomen, ongegrond te verklaren;
- VIII. de zienswijze 07. (Ra 10690621) in het bij dit besluit behorende voorstel onder ‘ingekomen zienswijzen’ opgenomen, deels gegrond en deels ongegrond te verklaren;
- IX. de zienswijze 08. (Ra 10690471) in het bij dit besluit behorende voorstel onder ‘ingekomen zienswijzen’ opgenomen, deels gegrond en deels ongegrond te verklaren;
- X. tot herziening van de op het plangebied Plesmanweg 1-6 betrekking hebbende regeling bestemmingsplan Duttendel, vastgesteld bij raadsbesluit 68, d.d. 11 juni 2009;
- XI. met in achtneming van de Staat van wijzigingen vast te stellen het bestemmingsplan Plesmanweg 1-6 bestaande uit de kaart NL.IMRO.0518.BP0352DPlesmanweg-40ON.dgn met ondergrond o\_NL.IMRO.0518.BP0352DPlesmanweg-ond.dgn en regels, zoals deze bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bescheiden zijn aangegeven, toegelicht en beschreven;
- XII. dat bij het bestemmingsplan voor Plesmanweg 1-6 geen exploitatieplan wordt vastgesteld omdat in de anterieure overeenkomst het wettelijk verplichte kostenverhaal volledig is verzekerd.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van ...

De griffier,

De voorzitter,

**Gemeente Den Haag**

**Ons kenmerk**

DSO/10770250

Na vaststelling van het bestemmingsplan Plesmanweg 1-6 wordt het identificatienummer van het bestemmingsplan gewijzigd van NL.IMRO.0518.BP0352DPlesmanweg-40ON in NL.IMRO.0518.BP0352DPlesmanweg-50VA.