

**Datum**

23 april 2025

Ons Kenmerk

DSO/10793728

RIS321990

Geamendeerd voorstel van het college inzake Vaststelling bestemmingsplan Escher Gardens

INLEIDING

Bij raadsmededeling van 8 december 2023 (RIS317120) is aan de raad toegezonden het ontwerpbestemmingsplan Escher Gardens. Het ontwerpbestemmingsplan Escher Gardens heeft tegelijkertijd met het project-MER Escher Gardens en met alle daarbij behorende stukken voor eenieder ter inzage gelegen van 14 december 2023 tot en met 24 januari 2024.

- *Escher Gardens*

De gemeente Den Haag streeft naar een integrale herontwikkeling van het gebied ten zuiden van station Hollands Spoor. De herontwikkeling bevat onder andere het toevoegen van woningbouw, kantoren en commerciële en maatschappelijke voorzieningen en een herinrichting van de openbare ruimte. Deze gebiedsontwikkeling maakt onderdeel uit van de ontwikkelingen in het Central Innovation District, deelgebied Laakhavens.

Het plangebied van Escher Gardens ligt direct ten zuiden van de spoorlijn Den Haag-Rotterdam en wordt begrensd door de Waldorpstraat, het ROC Mondriaan en gebouw 'The Globe'. Het Zuidwestelijke deel van het plangebied staat bekend als 'de K+R kavel' en wordt deels gebruikt als parkeerterrein. Het noordoostelijke deel omvat het stationsplein en de daaraan gelegen commerciële voorzieningen en fietsenstalling. Escher Gardens is een nieuwbouwontwikkeling met een bouwhoogte van ca. 160 meter hoog, die bestaat uit twee woontorens boven op een stedelijke laag met kantoren, commerciële en maatschappelijke voorzieningen.

Het bouwplan bevat een gemengd woonprogramma met maximaal 1.250 woningen voor gezinnen, starters en studenten. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in een actueel juridisch planologisch kader voor het plangebied Escher Gardens. Op het ontwerpbestemmingsplan Escher Gardens is de Crisis- en Herstelwet van toepassing.

In de gebiedsontwikkeling CID wordt gewerkt aan een goed bereikbaar hoog stedelijk gebied met ruimte voor wonen, werken, voorzieningen en groen. Ten behoeve van de gebiedsontwikkeling wordt, volgens de uitkomsten van de MER Structuurvisie CID, de Waldorpstraat afgewaardeerd voor doorgaand gemotoriseerd verkeer om ruimte te creëren voor de realisatie van een groene stadsboulevard.

HS Kwartier is onderdeel van de bredere gebiedsontwikkeling Laakhavens (Ontwikkelvisie Laakhavens; RIS311821) en ligt in het Central

Innovation District (Structuurvisie CID; RIS307135). Aangezien de voorgenomen ontwikkeling niet past in het ter plaatse geldende bestemmingsplan, wordt middels het voorliggende bestemmingsplan voor Escher Gardens een nieuw bestemmingsplan opgesteld waarmee, na vaststelling hiervan door de gemeenteraad, hierin wordt voorzien.

- *Woonprogramma*

Het totale woonprogramma dat mogelijk wordt gemaakt in het bestemmingsplan Escher Gardens bestaat uit maximaal 1.250 woningen, waarvan minimaal 30% sociale huur (definitie woonagenda 2019 - 2023), minimaal 20% middenhuur en maximaal 50% vrije huur. De kaders voor het woonprogramma van Escher Gardens zijn in 2019 vastgelegd in de NvU HS Kwartier (RIS301942), met als onderlegger de Woonagenda 2019-2023 (RIS 301107). Voor het contingent sociale huurwoningen (30%) gelden hierbij de volgende afspraken:

- verhuur aan studenten door middel van een campuscontract (verhuur aan studenten kon onder de vorige woonagenda worden gerekend tot sociale huur);
- huurprijfsafspraken (70% onder de kwaliteitskortingsgrens voor jongeren, 30% onder de eerste aftoppingsgrens eenpersoonshuishoudens);
- exploitatie van sociale huurwoningen door marktpartijen is mogelijk onder voorwaarden; de exploitatieperiode is minimaal 20 jaar.

Door de initiatiefnemer is verkend of het sociale segment van Escher Gardens door een toegelaten instelling uitgevoerd kan worden. Dat heeft vooralsnog niet tot overeenstemming geleid. De kans is daarom reëel dat gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheid om het sociale segment onder te brengen bij een marktpartij.

Het project Escher Gardens is een van de 5 deelprojecten van het “HS Kwartier”. Op 11 maart 2019 is voor het HS Kwartier door het college een Nota van Uitgangspunten vastgesteld waarin over de woningbouwprogrammering staat vermeld: “Het Haagse Woonbeleid is vastgelegd in de Woonagenda 2019-2023 (RIS301107). Het woonprogramma van nieuwbouwontwikkelingen moet hieraan voldoen”.

Voor de 5 deelprojecten in HS Kwartier is op 13 maart 2019 een anterieure overeenkomst getekend waarin de Woonagenda 2019-2023 expliciet van toepassing is verklaard. Zie hiervoor de zaaglijnbrief. RIS308642 “Sturing betaalbare woningbouw in lopende projecten”.

In het eerste kwartaal van 2024 informeerden we u over de status van deze andere 4 projecten en de mogelijkheid tot een aangepast woningbouwprogramma. De genoemde anterieure overeenkomst is na de bespreking van de nota's van uitgangspunten HS Kwartier en Haagvlietpoort in de commissie Ruimte mei 2019 ter inzage gelegd (RIS302536: Terinzage legging overeenkomsten HS Kwartier en Haagvlietpoort). De anterieure grondexploitatieovereenkomst inzake project HS Kwartier is in december 2023 (RIS317405) opnieuw in de geheime module ter inzage gelegd.

Het plan Escher Gardens vormt een belangrijke onderlegger voor de Businesscase HS Kwartier welke in het raadsvoorstel ‘Investeren in een groen Hollands Spoor Kwartier (RIS309486)’ met de raad is gedeeld. Op 25 november 2021 is de raad met het voorstel akkoord gegaan. De business case ligt ten grondslag aan de randvoorwaardelijke transformatie van de openbare ruimte naar een hoogwaardig groene omgeving en de daarvoor benodigde mobiliteitsingrepen. Met de ontwikkeling van 1.250 woningen in Escher Gardens wordt ca. 35% van de 3.500 woningen binnen deze businesscase gerealiseerd. Afspraak is dat 50% van deze woningen betaalbaar moet zijn (sociale en of middenhuur). Escher Gardens vormt daarmee een essentieel onderdeel van de door het Rijk toegekende WBI-subsidie van €20,3 miljoen en de bijbehorende gemeentelijke cofinanciering van €17 miljoen.

- *Begrenzing van het plangebied*

Het plangebied ligt in het stadsdeel Laak van de gemeente Den Haag. Het bestemmingsplangebied ligt direct ten zuiden van de spoorlijn Den Haag-Rotterdam en wordt begrensd door de Waldorpstraat, het ROC Mondriaan en gebouw 'The Globe'. Het zuidwestelijke deel van het plangebied staat bekend als 'de K+R kavel' en wordt deels gebruikt als parkeerterrein. Het noordoostelijke deel omvat het stationsplein en de daaraan gelegen commerciële voorzieningen en fietsenstalling.

- *Aanleiding voor het bestemmingsplan*

De gemeente Den Haag streeft naar een integrale herontwikkeling van het gebied ten zuiden van station Hollands Spoor. De herontwikkeling bevat onder andere het toevoegen van woningbouw, kantoren en commerciële en maatschappelijke voorzieningen en de herinrichting van de openbare ruimte. De ontwikkeling maakt onderdeel uit van de ontwikkelingen in het Central Innovation District, deelgebied Laakhavens.

- *Doel van het bestemmingsplan*

Het doel van bestemmingsplan is het mogelijk maken van de beoogde ontwikkeling van de kavel Escher Gardens (voorheen K+R kavel) binnen het plangebied conform de kaders van de vastgestelde Nota van Uitgangspunt HS Kwartier zoals omschreven in hoofdstuk 4 van de toelichting.

- *Milieueffectrapportage*

In de Wet milieubeheer en het bijbehorende Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is wettelijk geregeld voor welke projecten en besluiten een vorm van m.e.r.-verplichting geldt. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen activiteiten, waarvoor altijd een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen (m.e.r.-plicht) en activiteiten waarvoor het bevoegd gezag nader moet beoordelen of een m.e.r.-procedure al dan niet nodig is (m.e.r.-beoordelingsplicht). In bijlagen C en D van het Besluit milieueffectrapportage is aangegeven voor welk type activiteiten een plan-m.e.r.-, project-m.e.r.- of m.e.r.-beoordelingsprocedure moet worden doorlopen en in het kader van welk besluit deze verplichting geldt. Categorie D11.2 heeft betrekking op stedelijke ontwikkelingsprojecten.

Voor de locatie Escher Gardens zijn programmatische uitgangspunten vastgelegd. Het totale programma omvat maximaal 1.250 woningen, maximaal 20.000 m² kantoren en maximaal 3.000 overige voorzieningen. De oppervlakte van het perceel waar de ontwikkeling plaatsvindt is kleiner dan 2 hectare.

De drempelwaarden zoals opgenomen in de D-lijst bij het Besluit milieueffectrapportage (100 hectare, 200.000 m² bvo of 2.000 woningen) worden niet overschreden.

De drempelwaarden zijn echter niet 'hard' waardoor ook in gevallen waarbij de drempelwaarden niet worden overschreden, moet worden bekeken of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden die aanleiding geven voor het doorlopen van een project-m.e.r.-procedure'.

Bovendien maakt de ontwikkeling deel uit van de herontwikkeling van het grotere gebied rondom station Hollands Spoor. Gezien de omvang van de totale planvorming, de locatie en de potentiële effecten is besloten voor het doorlopen van een project-m.e.r.-procedure in het kader van het bestemmingsplan Escher Gardens.

Daarbij wordt ook gekeken naar de mogelijke milieueffecten van de overige ontwikkelingen in de omgeving van het station.

Een project-MER heeft als doel het milieu een volwaardige plaats in de besluitvorming over de realisatie van de ontwikkeling in het plangebied Escher Gardens te geven. In 2019 is een notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld, met als doel sturing te geven aan de volgende processtappen en het raadplegen van adviseurs en bestuursorganen.

Zie in dit kader tevens de aanvulling op het project-MER en het eindadvies van de Commissie m.e.r.

- *Bestemmingsplan verbrede reikwijdte*

Het plangebied van onderhavig bestemmingsplan maakt deel uit van het Central Innovation District (CID). Het CID is middels de 7^e tranche van de Regeling Crisis- en herstelwet opgenomen in artikel 7c Besluit uitvoering Crisis en herstelwet (BChw).

Dit artikel biedt gemeenten mogelijkheden om te experimenteren met een bredere reikwijdte van bestemmingsplannen en vooruit te lopen op de komst van de Omgevingswet. De verbreding van de reikwijdte betekent onder meer dat milieuaspecten in het plan kunnen worden gereguleerd en dat maatregelen voor omgevingsaspecten zoals natuur, verkeer, cultuurhistorie rechtstreeks in het plan kunnen worden opgenomen (voor zover die al niet op Rijks- of provinciaal niveau wordt gereguleerd). Ook biedt de verbrede reikwijdte mogelijkheden tot opname van lokale verordeningen in het bestemmingsplan.

Een bestemmingsplan verbrede reikwijdte kan functies aan locaties toedelen, waarbij globaal onderzoek kan worden uitgevoerd. Pas wanneer zich een concreet initiatief voordoet dient onderzoek plaats te vinden naar de precieze invulling.

- *Geldende planologische regelingen*

Het plangebied van het bestemmingsplan Escher Gardens vervangt gedeeltelijk het bestemmingsplan Laakhavens, vastgesteld op 20 februari 2014.

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

a. Parapluperzoning (fiets) parkeren, vastgesteld 20 september 2018, geheel onherroepelijk 16 december 2018, waardoor actuele (fiets)parkeernormen in vigerende plannen worden gehanteerd.

- *Notitie Reikwijdte en Detailniveau*

In 2019 is een Notitie Reikwijdte en Detailniveau opgesteld, met als doel sturing te geven aan de volgende procestappen en het raadplegen van adviseurs en bestuursorganen.

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau is op 16 april 2019 vrijgegeven voor inspraak. Inwoners en andere belanghebbenden zijn in de gelegenheid gesteld hun zienswijzen kenbaar te maken op het document. Tevens heeft de commissie MER-advies uitgebracht. De ingebrachte zienswijzen en adviezen zijn betrokken bij het vaststellen van de richtlijnen voor het op te stellen project-MER.

- *Verkeersnetwerk CID-Binckhorst*

De opwaardering Waldorpstraat is verankerd in de door de raad vastgestelde Structuurvisie CID (RIS305178) en de Ontwikkelvisie Laakhavens (RIS311821). Escher Gardens is het eerste plan waarvoor dit ook juridisch geborgd moet worden door middel van een Verkeersbesluit in het kader van de Wegenverkeerswet. Omdat de opwaardering zal leiden tot verkeerseffecten in een groter gebied zijn generieke en flankerende maatregelen nodig om de negatieve effecten elders te beperken. De maatregelen die nodig zijn om de negatieve effecten elders te beperken zijn inmiddels onderzocht in de studie Verkeersnetwerk CID-Binckhorst. Uit deze studie is een maatregelenpakket gemaakt dat tot 2030 moet worden uitgevoerd om de ontwikkelingen in Laakhavens mogelijk te maken en tevens de uitgangspunten te scheppen voor het ontwerp van de Vlietlijn in de Binckhorst. De maatregelen tot 2030 betreffen ingrepen op een zestal locaties naast het afwaarderen van de Waldorpstraat. Deze verkeerskundige maatregelen bieden kansen voor de verdere gebiedsontwikkelingen en/of vergroening, waarbij mogelijkheden zijn om betere verblijfsruimte te creëren. Dit doet zich met name voor op het Rijswijkseplein, de Rijswijkseweg en het Schenkviaduct.

Aangezien er tijd nodig is om deze maatregelen uit te werken en het voorliggende bestemmingsplan hierop vooruitloopt, wordt er in het bestemmingsplan gewerkt met een voorwaardelijke verplichting met betrekking tot het verkeersbesluit. Dat betekent dat voor Escher Gardens pas een omgevingsvergunning verleend kan worden, op het moment dat het formele verkeersbesluit is genomen.

Met de vaststelling van bestemmingsplan Escher Gardens wordt de raad geattendeerd op de infrastructurele maatregelen die volgen uit het Verkeersnetwerk CID-Binckhorst en die noodzakelijk zijn voor de planontwikkeling binnen het bestemmingsplan. De kosten voor het afwaarderen en het herinrichten van de Waldorpstraat zijn meegenomen in de aanvraag Woningbouwimpuls, die zijn toegekend. Voor de aanvullende verkeerskundige ingrepen tot 2030 is op basis van expert judgement (Goudappel) een raming gemaakt van de kosten die hiermee gemoeid zijn. In dit raadsvoorstel wordt voorgesteld om dit ten laste te brengen van de structurele middelen die vanaf 2026 in de programmabegroting 2023 zijn opgenomen op programma 15 Financiën. Dit budget is beschikbaar voor investeringen in mobiliteit om de ontwikkeling van grotere bouwprojecten mogelijk te maken. Vanaf 2026 is hiervoor een structureel budget beschikbaar van € 2 miljoen.

Tot slot is uit onderzoek gebleken dat er elders door de verkeerskundige ingrepen geen onaanvaardbare milieueffecten zullen optreden (zie hiervoor ook §5.4.3 van de toelichting).

PROCEDURE

- Vooroverleg

Op 30 augustus 2022 is het concept van het ontwerpbestemmingsplan in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro toegestuurd aan overlegpartners, waaronder de Provincie Zuid-Holland, het Hoogheemraadschap van Delfland, Rijkswaterstaat, de bewonersorganisaties en overige bij het plan betrokken instanties. De resultaten uit het vooroverleg zijn opgenomen in het hoofdstuk 8 van de toelichting van het bestemmingsplan.

- Inspraak

Bij besluit, d.d. 28 november 2023, kenmerk DSO/10634620, heeft het college besloten het Ontwerpbestemmingsplan en projectMER ter inzage te leggen zoals voorgeschreven in artikel 3.8 Wro, de Wet milieubeheer (artikel 7.30) en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht.

- Terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan

Op 6 december 2023 is de kennisgeving van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan toegestuurd aan overlegpartners, waaronder de Provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat, het Hoogheemraadschap van Delfland, de bewonersorganisatie en overige bij het plan betrokken instanties.

Het ontwerpbestemmingsplan Escher Gardens is tegelijkertijd met het project-MER en met alle daarbij behorende stukken op 7 december 2023 ter inzage gelegd voor een termijn van 6 weken. Vanwege een onderbreking van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan op www.ruimtelijkeplannen.nl is de kennisgeving over de terinzagelegging gerectificeerd in het Gemeenteblad van 13 december 2023. In de kennisgeving is de termijn van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan opnieuw opengesteld van 14 december 2023 tot en met 24 januari 2024. Op 19 december 2023 was voor het ontwerpbestemmingsplan Escher Gardens en project-MER Escher Gardens een inloopbijeenkomst gehouden.

Het ontwerpbestemmingsplan was in te zien op www.ruimtelijkeplannen.nl. Er zijn 8 zienswijzen ingediend.

- *Crisis en herstelwet*

Het bestemmingsplan bevat ontwikkelingen als bedoeld in bijlage I van de Crisis- en Herstelwet (de bouw van meer dan 11 woningen). Dat betekent dat op de procedure enkele bestuursprocesrechtelijke voordelen van toepassing zijn (o.a. geen mogelijkheden indienen pro forma beroep, uitspraak afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State binnen 6 maanden na afloop van de beroepstermijn). Op grond van artikel 11 van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, eerste tranche (Stb 2010, 289), wordt in de bekendmaking van het vastgestelde bestemmingsplan vermeld, dat de Crisis- en herstelwet op het besluit van toepassing is.

- *Overgangsrecht Omgevingswet*

Op grond van het overgangsrecht van de Omgevingswet blijft het oude recht van toepassing op de bestemmingsplannen, die voor de datum van inwerkingtreding van deze wet ter inzage zijn gelegd. Dat betekent dat de 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 ontwerpbestemmingsplan ter vaststelling aan. Het plan bestaat uit de plankaart met kenmerk NL.IMRO.0518.BP0375FEScherGard-40ON en regels, en gaat vergezeld van een toelichting.

INGEKOMEN ZIENSWIJZEN

<u>Nr.</u>	<u>Ra-nr.</u>	<u>Indiener zienswijze</u>
1.	10690314	Stichting Wijkberaad Laakhavens
2.	10690280	NS Stations
3.	10689811	Stichting SOS Den Haag
4.	10689793	ProRail
5.	10688884	Algemene Vereniging voor Natuurbescherming
6.	10688863	Voorall
7.	10688834	Bewoners Overleg Leeghwaterkade, Fijnjekade en omgeving (BOLF) en Wijkberaad Laak Centraal

Zienswijze(n) ingediend buiten de inzage termijn:

8.	10747812	Bewonersvereniging Buurtstation
<u>09</u>	<u>Advies VRH</u>	

Naast de zienswijzen is ook een advies door de Veiligheidsregio Haaglanden op het ontwerpbestemmingsplan Escher Gardens uitgebracht. Een deel van het advies ziet op de realisatie van het project. Dit zal worden meegenomen in de fase van uitwerking van het bouwplan. Het advies van de VRH heeft niet geleid tot aanpassingen in het Project-MER. Met de VRH is afgesproken dat er nog nader overleg zal plaatsvinden.

Ontvankelijkheid zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 14 december 2023 tot en met 24 januari 2024 ter inzage gelegen. Zienswijzen kunnen uitsluitend binnen dit termijn worden ingediend. Als een zienswijze later dan 24 januari 2024 is ontvangen, moet beoordeeld worden of deze tijdig is verstuurd c.q. afgegeven. In totaal zijn 8 zienswijzen ontvangen.

Er is één zienswijze buiten de termijn ontvangen. Zienswijze 8, met kenmerk Ra. 10747812, van de Bewonersvereniging Buurstation is gedateerd op 23 januari 2024, maar afgegeven op het Stadhuis op 25 januari 2024. Doordat de zienswijze buiten de wettelijke termijn is ontvangen is deze niet-ontvankelijk en zal daarom niet inhoudelijk worden behandeld.

De zienswijzen 1 t/m 7 zijn tijdig ingekomen en voldoen aan de wettelijke eisen.

Behandeling zienswijzen

1. Ra 10690314 Stichting Wijkberaad Laakhavens

a. Zienswijze

“Aan het ontwerpbestemmingsplan met alle bijlagen is veel aandacht besteed, waarvoor onze waardering. Wij onderschrijven de door Het Bewonersoverleg Fijnjekade, Leeghwaterkade en omgeving (BOLF) aangedragen punten in hun zienswijze en achten het niet noodzakelijk deze punten te herhalen, maar vragen hier langs deze weg extra aandacht voor (zie bijlage). In aanvulling willen wij graag de volgende punten onder de aandacht brengen:

Windhinder

*N.a.v. het hoofdstuk over windhinder **vragen** we, in hoeverre de werkwijze van de gemeente Den Haag al dan niet afwijkt van de werkwijze van Rotterdam (zie ook bijlage "Handleiding-Windhinder-en-Windgevaar-Rotterdam_13_04_2023").”*

Reactie:

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar gemeentelijk windbeleid (RIS170509) en het rapport van Peutz. Hieruit volgt dat voor de opzet van het onderzoek en de beoordeling van het windklimaat is uitgegaan van de Nederlandse norm NEN 8100:2006 Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving.

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

Dit onderdeel van de zienswijze hoeft niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingplan. Gelet op het bovenstaande wordt geadviseerd dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

b. Zienswijze

*“We **vragen** ook een duidelijke inhoudelijke reactie van de gemeente op de kritische opmerkingen in de zienswijze van BOLF, over de maatregelen om windhinder te beperken (bijvoorbeeld het feit dat vegetatie - bomen - geen of weinig nut hebben).”*

Reactie

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar het rapport van Peutz. Hieruit volgt dat er onderzoek met en zonder bomen is uitgevoerd. Bomen hebben in de berekeningen een relatief lage stromingsweerstand, die meer overeenkomt met een (relatief fijn vertakte) kale boom dan met een boom die vol in blad staat (pag. 14). Zie ook het antwoord op punt a en b van zienswijze BOLF en Wijkberaad Laak Centraal (Ra 10688834).

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

Dit onderdeel van de zienswijze hoeft niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingplan. Gelet op het bovenstaande wordt geadviseerd dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

c. Zienswijze

“Voorzieningen

Dit vinden wij een heikel punt, dat ook naar voren komt in andere gebieden in Den Haag waar grootschalige woningbouw plaatsvindt. Wij vragen de gemeente:

- Wat gaat de gemeente Den Haag doen om de regie te houden, waarvoor gepleit wordt in de zienswijze van BOLF?”

Reactie:

De gemeente behoudt regie op voorzieningen middels de nota Haagse richtgevende normen maatschappelijke voorzieningen en groen 2024 (RIS317835) die op dit bestemmingsplan van toepassing is. In paragraaf 4.4.20 van het bestemmingsplan is onderbouwd op welke manier daar invulling aan wordt gegeven. Zo gelden in de nota diverse richtinggevende oppervlaktes voor verschillende voorzieningen als uitgangspunt bij de start van een grootschalig project zoals Escher Gardens. Zoals bijvoorbeeld voorgezet onderwijs, sport, zorg en welzijn, kunst en cultuur, maar ook voldoende speelveldjes, en gebruiksgroen in de openbare ruimte om te sporten.

Een aantasting van het voorzieningenniveau van andere behoeften is op zichzelf geen reden om planologische medewerking aan een besluit te weigeren. De referentienormen zijn bedoeld om al in het voorstadium van een gebiedsontwikkeling globale onderbouwde ruimte- en investeringsclaims te kunnen doen (RIS307513, p. 5), maar gelden echter niet als bindende norm. Daarbij heeft de toepassing van referentienormen op individuele bouwprojecten zijn beperkingen, omdat veel voorzieningen op een hoger schaalniveau (buurt, wijk of stadsdeel) worden beslist. Daarom wordt ingezet om voldoende aanbod op het juiste schaalniveau te realiseren, en dit te koppelen aan de grote gebiedsontwikkelingen. Dit wordt via het bestemmingsplan gerealiseerd.

Opmerking verdient hierbij dat op grond van jurisprudentie enkel ruimtelijke relevantie wordt toegekend aan de vraag ‘of sprake is van een mogelijke ontwrichting ten aanzien van eerste levensbehoeften.’ Hieruit volgt dat de realisatie van voldoende voorzieningen in een gebied wordt beoordeeld door te bezien of inwoners van een bepaald gebied niet langer op een aanvaardbare afstand van hun woning kunnen voorzien in hun eerste levensbehoefte en gevreesd moet worden voor een (duurzame) ontwrichting van het voorzieningenniveau.

Dit is ingeval van Escher Gardens niet aan de orde. Binnen het voorliggende bestemmingsplan wordt passend bij bovenstaande werkwijze ruimte gereserveerd voor onder andere eerstelijnszorg. Zie ook de reactie op punt N van zienswijze BOLF en Wijkberaad Laak Centraal (Ra 10688834).

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

Dit onderdeel van de zienswijze hoeft niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingplan. Gelet op het bovenstaande wordt geadviseerd dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

d. Zienswijze

“Binnen het omgevingsplan wordt voldoende ruimte gereserveerd voor onder andere eerstelijnszorg. Voor de voorzieningen die logischerwijs niet in omgevingsplaninpassing Escher Gardens wordt zoals gevraagd regie gevoerd binnen Laakhavens Hollands Spoor. In de Ontwikkelvisie Laakhavens HS is al rekening gehouden met de vergroening met sport en spelen in Laakhavens en met ruimte voor voorzieningen juist vooral op plekken komen, die in eigendom zijn en komen van de gemeente om zo goed de regie te voeren. Hiervoor hebben we een werkwijze, waarin de gemeente op basis van richtinggevende normen ruimte reserveert. Deze worden vervolgens met voorzieningennota Laakhavens en met Integrale Huisvestingsplannen voor Onderwijs, Cultuur & Bibliotheken, Sport en Zorg & Welzijn verder geconcretiseerd, om deze plannen uit te voeren en zijn en worden er zogeheten IHP-middelen in begroting opgenomen. Ook wordt voorzieningen in buitenruimte uitgewerkt met het Buitenruimteplan.

Wat zijn de doelstellingen als het gaat om het voorzieningenniveau gericht op Escher Gardens, en hoe gaan die gehaald worden?

Wij zijn graag bereid onze zienswijze mondeling toe te lichten en zien uw reactie en beantwoording tegemoet."

Reactie:

Om voorzieningen en woningen gelijk op te laten lopen is het van belang dat er genoeg ruimtelijke reserveringen zijn voor voorzieningen en dat deze daar vervolgens conform de behoefte voor voorzieningen kunnen landen.

De benodigde ruimte voor voorzieningen wordt berekend door toepassing van het voorzieningenonderzoek CID (RIS316628). Dit maakt inzichtelijk hoeveel ruimte gereserveerd moet worden. De reservering van ruimte verloopt als volgt:

- Bij de berekening is de in de nota referentienorm als vertrekpunt te hanteren stedelijke referentienorm vertaald naar een hoogstedelijke norm voor het CID.
- Vervolgens zijn in het voorzieningenonderzoek CID indicatief locaties aangewezen. Soms grof als het gaat om eerstelijnszorg dat in diverse locaties kan landen en soms exacter als het gaat om een locatie voor een basisschool.
- Het onderzoek is vervolgens naar de Raad verstuurd. De reserveringen zijn op dit moment nog niet vastgesteld. Dit gebeurt met de ontwikkelstrategie Laakhavens en openbare ruimteplan, waarbij ook wordt ingegaan op welke wijze met realisatie tot stand komt (budget, sturing, samenwerking).

Het voorzieningenonderzoek CID laat voor Escher Gardens zien dat er geen problemen zijn qua ruimtelijke reserveringen en dat het gewenste aandeel eerstelijnszorgvoorzieningen gerealiseerd kan worden.

Daarnaast kan er voldoende groen- en voldoende sport- en speelvoorzieningen binnen de gewenste afstanden in de openbare ruimte gerealiseerd worden. Het gaat daarbij om een indicatieve invulling. Er is nog voldoende tijd voor realisatie, waarbij rekening gehouden wordt met de daadwerkelijke bevolkingssamenstelling en op basis daarvan een daadwerkelijke behoefte voor de voorzieningen bestaat of een andere invulling gewenst is.

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

Dit onderdeel van de zienswijze hoeft niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingplan. Gelet op het bovenstaande wordt geadviseerd dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

2. Ra 10690280 NS Stations

a. Zienswijze

"NS heeft kennis genomen van het ontwerpbestemmingsplan "Escher Gardens en project-MER Escher Gardens" (NL.IMRO.0518.BP0375FEscherGard-40ON) met de bijbehorende stukken. Hierbij maakt NS Stations (hierna: "NS") als rechthebbende van het station de volgende zienswijze kenbaar:

"De gronden met bestemming "Verkeer - Openbaar vervoerstation": de bestemming openbaar vervoerstation met bijbehorende voorzieningen is verdwenen. NS verzoekt om deze functie te handhaven bij deze bestemming. Dit in verband met de bestaande bebouwing."

Reactie:

De bestemming openbaar vervoerstation met bijbehorende voorzieningen blijft gehandhaafd in het

nieuwe bestemmingsplan. Naar aanleiding van deze zienswijze wordt de bestemmingsomschrijving van de bestemming ‘Verkeer openbaar vervoerstation’ in artikel 4.1 van de regels aangevuld.

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

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

Toevoegen artikel 4.1 sub h:

“openbaar vervoerstation met bijbehorende voorzieningen.”

b. Zienswijze

“De gronden met bestemming “Verkeer - Openbaar vervoerstation”: onder nadere eisen stond in huidige BP opgenomen de eis “de situering en/of vormgeving van gebouwen en onderdoorgangen in verband met de verkeers- en spoorveiligheid en/of vanwege van belang zijnde verkeerskundige maatregelen met het oog op de verkeersafwikkeling en doorstroming”. NS verzoekt om deze eis weer op te nemen als belang voor het rijden van de treinen.”

Reactie:

Naar aanleiding van dit onderdeel van de zienswijze wordt de genoemde nadere eis aan de bestemming ‘Verkeer openbaar vervoerstation’ in artikel 4.3 van de regels toegevoegd.

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

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

Toevoegen artikel 4.3 sub b:

“de situering en/of vormgeving van gebouwen en onderdoorgangen in verband met de verkeers- en spoorveiligheid en/of vanwege van belang zijnde verkeerskundige maatregelen met het oog op de verkeersafwikkeling en doorstroming.”

c. Zienswijze

“De gronden met bestemming “Verkeer - Openbaar vervoerstation”: het bouwvlak lijkt kleiner dan in het huidige bestemmingsplan. Het bouwvlak daar waar het is verkleind aanpassen naar het huidige BP waarbij iig de huidige bebouwing binnen het bouwvlak blijft liggen.”

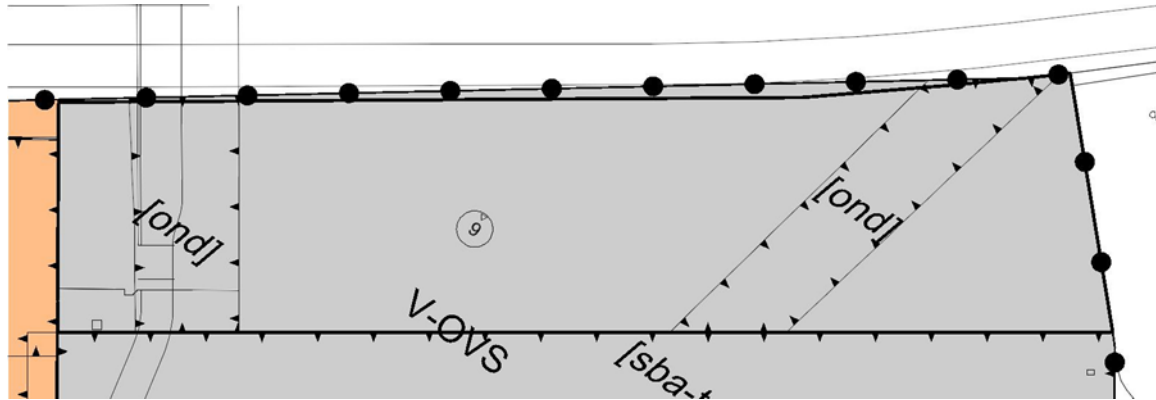
Reactie:

Naar aanleiding van dit onderdeel van de zienswijze is de plankaart aangepast. De nieuwe plankaart zal worden gedeeld.

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

Het college adviseert de gemeenteraad dit onderdeel van de zienswijze gegrond te verklaren.

Overeenkomstig onderstaande afbeelding wordt het bouwvlak van de bestemming ‘Verkeer – Openbaar vervoersstation’ aangepast.



d. Zienswijze

“De gronden met bestemming “Verkeer - Openbaar vervoerstation: bij bouwregels is de volgende regel niet meer opgenomen uit het huidige BP “Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouwen zijnde, zoals verkeersgeleiders, bovenleidingen met bijbehorende draagconstructies en seinpalen, overkappingen, perrons, verhardingen, afschermingen en viaducten en bruggen gelden de volgende regels:

- De maximale hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt:
 - voor viaducten 7 meter;
 - voor een bouwwerk, geen gebouw zijnde rechtstreeks ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer 15 meter;
 - voor perrons en overkappingen 7 meter;
 - voor overige bouwwerken, geen gebouw zijnde 5 meter.”

Op de kaart is niet goed te zien in hoeverre dit een beperking oplevert voor Spoor en Stations gerelateerde zaken die er al staan of mogelijk geplaatst moeten worden in het belang van het functioneren van de hoofdspoorweginfrastructuur. Wij verzoeken om deze regel weer op te nemen in het bestemmingsplan voor het bouwen van de hiervoor bedoelde bouwwerken zodat deze bouwwerken niet worden beperkt door de regels die nu zijn opgenomen in artikel 4.2.2.”

Reactie:

Het verzoek om de toevoeging van een maximale hoogte van 7 meter voor viaducten wordt niet gehonoreerd omdat het niet van toepassing is op de onderliggende bestemming. Dit geldt ook voor de toevoeging van een maximale hoogte van 5 meter voor overige bouwwerken geen gebouw zijnde omdat dit reeds is gehandhaafd in het ontwerpbestemmingsplan.

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

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

Toevoegen artikel 4.2.2 sub a nr. 3:

“een bouwwerk, geen gebouw zijnde rechtstreeks ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer 15 meter;”

Toevoegen artikel 4.2.2 sub a nr. 4:

“voor perrons en overkappingen 7 meter.”

e. Zienswijze

“Windklimaatonderzoek: NS verzoekt aanvullend onderzoek naar het effect van windhinder op het perron voor de reizigers en indien nodig de plannen zodanig aan te passen dat geen extra overlast c.q. windhinder voor de reiziger ontstaat. Uitgangspunt daarbij is dat eventuele maatregelen worden genomen door en voor rekening van de aanvrager van de omgevingsvergunning voor bouwen.”

Reactie:

Uit het onderzoek uitgevoerd door Peutz is het effect op de perrons berekend. Hoewel het windniveau hier toeneemt, blijft dit volgens het onderzoek acceptabel. Er is tevens een inschatting gedaan over de situatie onder de stationskap. Onder andere middels het toevoegen van een windscherm bij de NS-fietsenstalling, zal een acceptabel windklimaat kunnen ontstaan.

In art. 3.7.3 van de planregels is opgenomen dat ten behoeve van het kunnen verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen een onderzoek naar windhinder en windgevaar moet worden ingediend en dat de aanvrager bereidt is de eventueel daarin opgenomen maatregelen te treffen en dit wordt geborgd.

In een aanvullende reactie heeft Peutz dit bevestigd en het volgende hierover beschreven. *Door de weerstand van de wind door de constructie en de andere elementen onder de overkapping zal de wind daar een lagere snelheid hebben dan buiten de overkapping. Enige uitzondering daarop is misschien zeer lokaal ter plaatse van de opening van de kap, waar de wind door een kleiner oppervlak stroomt. Gezien de lengte van de kap, is het echter zeer waarschijnlijk, dat door de weerstand voor de wind onder de overkapping ook ter plaatse van de opening de windsnelheid kleiner zal zijn dan buiten de overkapping.*

Uit bovenstaande kan worden geconcludeerd dat ook het windklimaat op het station acceptabel is.

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

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

f. Zienswijze

“Windklimaatonderzoek: NS verzoekt aanvullend onderzoek naar het effect van windhinder voor de horeca op het stationsplein voor het terras en indien nodig de plannen zodanig aan te passen dat geen extra overlast ontstaat. Uitgangspunt daarbij is dat eventuele maatregelen worden genomen door en voor rekening van de aanvrager van de omgevingsvergunning voor bouwen.”

Reactie:

Zie het bijgesloten onderzoek Peutz over het effect op het stationsplein en art. 3.7.3 zoals onder e is beschreven. Hoewel windniveau op bepaalde plekken hier toeneemt blijft dit acceptabel conform onderzoek. Het afronden van de torens en het plaatsen van het windscherm dragen bij aan dit acceptabele windklimaat.

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

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

g. Zienswijze

“Bezonningonderzoek: NS verzoekt aanvullend onderzoek naar het effect voor de horeca op het stationsplein voor het terras en de genoemde hittestress voor de reizigers op het plein en indien nodig de plannen zodanig aan te passen dat geen extra overlast voor de reiziger ontstaat. Uitgangspunt daarbij is dat eventuele maatregelen worden genomen door en voor rekening van de aanvrager van de omgevingsvergunning voor bouwen.”

Reactie:

Het Bezonningsbeleid van de gemeente Den Haag geldt voor woningen en specifieke plekken in de openbare ruimte, niet voor horeca. Voorts volgt uit het door Peutz verrichte bezonningsonderzoek dat: *“de norm van toepassing is op openbare en semi-openbare ruimten met een recreatieve functie alsmede bij buitenruimten bij scholen en kindercentra. Er is hier in de berekening van de bezonningsduur sprake van voldoende bezonning indien meer dan 50% van de oppervlakte in de zon ligt,”* (zie bezonningsonderzoek Peutz, bijlage 4, pagina 5).

In de Gebiedsagenda Hollands Spoor/Laakhavens RIS301328 zijn gebieden in de openbare ruimte gemarkeerd met "aandacht voor bezonning". Hieronder vallen beide pleinen bij het station (stadszijde en laakzijde). De resultaten en conclusies zijn opgenomen in het bezonningsonderzoek van Peutz (zie bijlage 4 van het bestemmingsplan.)

Met betrekking tot hittestress, wordt verwezen naar de reactie onder punt h van deze zienswijze, in deelantwoord C.

Peutz heeft een bezonningsonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 4 van het bestemmingsplan). Hoofdstuk 3.4 richt zich op de openbare ruimte (p.10), (Figuren met de resultaten ingezoomd op dit gebied zijn gegeven in f 3.5 t/m f 3.7.). In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de verwachte situatie op het stationsplein aan de zuidzijde en de noordzijde van station Holland Spoor. Vooral bij het plein aan de zuidzijde is logischerwijs een afname van het aantal zonuren te verwachten. Uit de figuren blijkt dat de schaduwduur op 21 juni oploopt tot rond de 5 uur, waarbij er met een bezonningsduur van meer dan 9 uur in de huidige situatie nog wel op de meeste plaatsen meer dan 5 mogelijke zonuren overblijven. De afname en de hoeveelheid zon die nog over blijft is daarbij sterk afhankelijk van de plek op het plein. En er blijft dus in de zomer door de grote bezonningsduur in de huidige bebouwingssituatie op de meeste plaatsen nog een vergelijkbare hoeveelheid zon over. In het najaar is de afname een stuk kleiner. Er is dan wel een afname aan de noordzijde van het station. De afname is hier ongeveer een uur en er blijft nog ca. 4 uur zon mogelijk.

Hieruit valt tevens te verwachten dat het project eerder een positief effect heeft ten aanzien van hittestress.

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

Gelet op het voorgaande is een aanpassing van het plan niet nodig. Het college adviseert de gemeenteraad dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

h. Zienswijze

“Nadere eisen: NS verzoekt in het kader van punt 5, 6 en 7 op te nemen dat een omgevingsvergunning voor het bouwen van gebouwen met de bestemming wonen en/of kantoor uitsluitend wordt verleend indien:

- a. bij de aangevraagde omgevingsvergunning een onderzoek naar windhinder en windgevaar wordt overgelegd, ook specifiek met betrekking tot windhinder op het perron en op het stationsplein;
- b. het onderzoek zoals genoemd onder a naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate inzicht biedt in de mogelijke gevolgen voor het lokale windklimaat in de gebouwde omgeving op basis van de NEN 8100 en de Haagse regels voor windhinder (RIS170509);
- c. bij de aangevraagde omgevingsvergunning een onderzoek naar hittestress wordt overgelegd, ook specifiek met betrekking tot het stationsplein;

- d. *de aanvrager bereid is de eventueel daar uit voortvloeiende maatregelen teneinde windhinder, windgevaar, hittestress te beperken te treffen en de kosten daarvan te dragen.”*

Reactie:

Met betrekking tot het verzoek in sub a en b van onderdeel H van de zienswijze wordt opgemerkt dat de voorwaarde met betrekking tot windhinder reeds is opgenomen in art. 3.7.3. Zoals ook bij onderdeel “e” van deze zienswijze is aangegeven, is in het windhinderonderzoek behorende bij dit bestemmingsplan ook het windklimaat op het perron afgewogen. Conform het Haagse windbeleid zal met toepassing van de bovengenoemde voorwaarde ook bij de beoordeling van de aanvraag omgevingsvergunning het perron moeten worden meegenomen in de beoordeling (art. 3.7.3 van de planregels). Verder wordt het verzoek in punt “c” en “d” niet gehonoreerd omdat het niet mogelijk is om dit af te dwingen in het bestemmingsplan. De effecten door hittestress worden meegenomen in het plan voor de openbare ruimte en op deze manier geborgd. Er volgt een nadere uitwerking in het ontwerp openbare ruimte van de Waldorpstraat waarin de flexibiliteit van een stationsomgeving onderdeel uit maakt van het grotere geheel van de gebiedsontwikkeling Laakhavens. Hier wordt onder andere ook de verbinding tussen station en Laakhavens meegewogen. Voor de uitwerking van de Buitenruimte plannen komt een Participatietraject.

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

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

i. **Zienswijze**

“Geluid: NS leest in de toelichting *"Het emplacement ligt direct naast het project Escher Gardens. In het geluidsrapport spoorwegemplacement parallelweg, is het geluid van het emplacement op Escher Gardens onderzocht. Het onderzoek is nog niet definitief afgerond, het rekenmodel en de rapportage (nieuwe rekenresultaten) dienen verbeterd te worden. (...)" en verderop "Met de bovenstaande gebouwgebonden maatregelen en rekening houdend met het uitgangspunt dat de luchtbehandelingsinstallaties alsmede het omroepgeluid voldoen aan de generieke normen van het Activiteitenbesluit, is er sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat zoals vereist bij een goede ruimtelijke ordening".*
In het kader van de rechtszekerheid wenst NS dat er voor vaststelling van het bestemmingsplan een definitief onderzoek is afgerond. Het trekken van een conclusie op basis van een onderzoek dat nog niet definitief is afgerond is onzorgvuldig.”

Reactie:

Het definitieve onderzoek is afgerond en voldoet aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening. De definitieve geluidsonderzoeken geven aanleiding om de regels met betrekking tot geluid gewijzigd door te voeren. Dit is bij de ambtshalve wijzigingen van dit raadsvoorstel verwerkt. De onderzoeken worden bij vaststelling als bijlage bij het bestemmingsplan toegevoegd.

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

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

i. **Zienswijze**

“Nadere regels: NS verzoekt om eveneens op te nemen dat een omgevingsvergunning voor het bouwen van gebouwen met de bestemming wonen en/of kantoor uitsluitend wordt verleend indien ook bij de aangevraagde omgevingsvergunning een onderzoek naar geluid wordt overgelegd, waaruit blijkt dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en dat er als gevolg van

het bouwplan ook geen maatregelen noodzakelijk zijn aan het Openbaar Verkeer – Openbaar vervoerstation inclusief daarin aanwezige installaties en dat er ook geen maatregelen noodzakelijk zijn aan het emplacement.”

Reactie:

Er zijn geluidsonderzoeken verricht in het kader van het bestemmingsplan en die zijn getoetst door het bevoegd gezag en als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd (zie de ambtshalve wijzigingen van de toelichting met betrekking tot geluid). Daarmee is in combinatie met de artikelen 3.2.1, 3.3 en 3.5 van de planregels voldoende aangetoond dat voldaan wordt aan geldende wet- en regelgeving voor geluid.

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

Gelet op het voorgaande adviseert het college de gemeenteraad dit onderdeel van de zienswijze gegrond te verklaren.

k. Zienswijze

Naar aanleiding van het vorenstaande verzoekt NS u om met inachtneming van deze zienswijze het ontwerpbestemmingsplan ‘Escher Gardens’ aan te passen, nader onderzoek te doen en derhalve niet ongewijzigd vast te stellen.

Reactie:

Zie de beantwoording onder punten “a” t/m “d”, “i” en “j” met betrekking tot de toegewezen wijzigingen.

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

Gelet op het voorgaande adviseert het college de gemeenteraad dit onderdeel van de zienswijze deels gegrond en deels ongegrond te verklaren. De punten onder “a” t/m “d”, “i” en “j” zijn toegewezen.

3. Ra 10689811 Stichting SOS Den Haag

a. Zienswijze

“Het college heeft op 19 december het ontwerpbestemmingsplan Escher Gardens ter inzage gelegd. Tot 25 januari kunnen zienswijzen worden ingediend waar de Stichting SOS (de Stichting) hierbij gebruik maakt.

Het college heeft nagelaten een stedenbouwkundig plan te maken dat zich rekenschap geeft van trillingen in de spoordijk ¹, dat zich rekenschap geeft van de gewenste zichtbaarheid in het ensemble van torens en monumenten in de directe nabijheid, dat zich rekenschap geeft van de noodzakelijke spoorverdubbeling, van de noodzakelijke flexibiliteit die een stationsomgeving als mobiliteitshub moet hebben – waar zet je je tante af, waar laat je je fiets of auto, waar halteren de bussen en trams.”

Reactie:

Het bestemmingsplan Escher Gardens is een juridisch-planologische uitwerking van een deeluitwerking van de gebiedsontwikkeling HS Kwartier. Hiervoor is in 2019 de Nota van uitgangspunten Holland Spoor Kwartier vastgesteld. In deze NvU zijn de ruimtelijke uitgangspunten vastgelegd, welke ook betrekking hebben op de projectlocatie Escher Gardens.

¹ <https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/prorail-baas-pier-eringa-over-trillingen-langs-het-spoor-prorail-moet-geen-tweede-nam-woorden-b71d829a/>

Centraal in de gebiedsontwikkeling rondom Hollands Spoor is de ambitie om Laakhavens een vanzelfsprekend deel van het Haagse centrum te maken. Visueel komen de buurten aan weerszijde van het spoor dichterbij elkaar door de hoogteaccenten die aan beide zijden van het spoortalud gesitueerd zijn. De hoogbouw en de skyline die hiermee versterkt wordt, werkt in overdrachtelijke zin mee aan de verbinding van HS Kwartier met de binnenstad van Den Haag en de andere polen van het Central Innovation District. De hoogbouwvolumes staan niet strak in het gelid maar verspringsing zorgt voor steeds veranderende zichtlijnen.

Conform de Haagse Hoogbouwnota kent Escher Gardens een opbouw van een stedelijke laag tot 25 meter. Daar bovenop worden, middels een setback, torens geplaatst. Door de setback wordt de beleving op straatniveau bepaald door de plint en stedelijke laag en wordt windhinder zoveel mogelijk voorkomen.

Het ontwerp voor Escher Gardens is gebaseerd op deze uitgangspunten, waarbij een optimalisatie heeft plaatsgevonden ter verbetering van de kwaliteit. Zoals bijvoorbeeld de aanpassing van de volumes om de windsituatie te verbeteren en het inpandig kunnen oplossen van logistiek, zodat de plint aan de Waldorpstraat volledig gericht kan zijn op de openbare ruimte.

Voorts is in de regels van het bestemmingsplan aandacht besteed aan het aspect trillingen. Middels een voorwaardelijke verplichting wordt geborgd dat tenminste wordt voldaan aan de streefwaarden voor een nieuwe situatie voor de gebouwfunctie wonen. Dit wordt afgestemd met spoorweg partijen (ProRail en NS). Er is op deze locatie geen noodzakelijke spoorverdubbeling voorzien.

De benodigde infrastructurele maatregelen en voorzieningen volgen in de uitwerking voor de openbare ruimte. De centrumzijde van het station maakt hier geen deel van uit. De positionering en aanpassing van tramhaltes wordt niet in het bestemmingsplan geregeld. Er wordt momenteel gewerkt aan de Schaalsprong OV (hoogwaardig openbaarvervoer op de corridors), Mirtverkenning Oude Lijn (extra treinen, verdubbeling van sprinters en IC's op het spoor). Daar zit een aanzienlijke uitbreiding van het OV in, specifiek gericht op de verdichtingslocaties rond het spoor en in CID/Binckhorst.

Tot slot volgt een nadere uitwerking in het ontwerp openbare ruimte van de Waldorpstraat waarin de flexibiliteit van een stationsomgeving onderdeel uitmaakt van het grotere geheel van de gebiedsontwikkeling Laakhavens. Hierbij wordt onder andere ook de verbinding tussen het station en Laakhavens meegewogen. Voor de uitwerking van de Buitenruimte plannen is een Participatietraject in het leven geroepen. Zo zijn er voor de opgave in de openbare ruimte in het kader van participatie uiteenlopende doelgroepen actief betrokken bij de totstandkoming van het Buitenruimteplan i.c.m. het SO Campus en Spoorzone HS. Ook worden er inloopbijeenkomsten met omwonenden en betrokkenen gehouden. Voorbeelden zijn de CID dag in 2022 en 2024.

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

Gelet op het bovenstaande wordt de raad geadviseerd om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

b. Zienswijze

“Een voorstel om het dijklichaam van het spoor te benutten voor een enorme fietsenstalling werd door het college niet gesteund terwijl ze NS stations en Prorail had kunnen verplichten het op eigen grond op te lossen.”

Reactie:

Er is bij de gemeente geen plan bekend voor een fietsenstalling in het dijklichaam. Voorts komt er voor de gebruikers van Escher Gardens een fietsenstalling in het gebouw en blijft de NS-fietsenstalling gehandhaafd.

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

Dit onderdeel van de zienswijze hoeft niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Gelet op het bovenstaande wordt de raad geadviseerd dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

c. Zienswijze

“Of dit bestemmingsplan een succesvolle stationsomgeving oplevert lijkt de stichting uitgesloten nu er in de Laakzijde van het station geen openbare ruimte van betekenis is opgenomen die de bezoekersaantallen kan opnemen en bufferen.”

Reactie:

Het bestemmingsplan borgt de functie van het huidige stationsplein aangezien het gebied de bestemming ‘Verkeer - Openbaar vervoersstation’ heeft. Binnen deze bestemming zijn diverse functies mogelijk, zoals plein, groenvoorzieningen, voet- en fietspaden en fietsenstalling met opgangen. De toekomstige inrichting van het stationsplein en de Waldorpstraat ter plaatse van de projectlocatie en het stationsplein maken onderdeel uit van het ontwerp van de openbare ruimte. De uitgangspunten voor dit ontwerp zullen vastgelegd worden in het Buitenruimteplan Laakhavens, welke naar verwachting in het derde kwartaal van 2025 aan de raad wordt aangeboden voor behandeling.

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

Dit onderdeel van de zienswijze hoeft niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Gelet op het bovenstaande wordt de raad geadviseerd dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

d. Zienswijze

“Het project is resultaat van een spreadsheet, een project. De stad wordt alleen niet gemaakt met projecten maar door wat projecten bindt en boven zich uit laat stijgen. Het ontwerpbestemmingsplan is een contractparagraaf van de uitvraag aan een ontwikkelaar, en als bestemmingsplan niet vooraf te verifiëren. In de NVU Haagpoort van 2019 komt het zijdelings voor. In het voorstel van het college voor een groen Hollands Spoor Kwartier (!) van juli 2021 eveneens in de marge.

Het plan – incidenteel getoond in renderings en voorts verschenen op vertrouwelijke stukken aan de raad – is daarmee niet een ontwerpbestemmingsplan dat aan de hand van een plan getoetst kan worden. De juiste werkwijze zou zijn wanneer het bestuur en de raad het plan aan de stad voorleggen als SCENARIO. Wanneer dat een eclatant succes blijkt kan een ontwerpbestemmingsplan worden opgetuigd.”

Reactie:

Laakhavens Hollands Spoor is onderdeel van het CID en is opgenomen in de Structuurvisie CID (2021). De stedenbouwkundige uitgangspunten van het plan Escher Gardens zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten Hollands Spoor Kwartier uit 2019, onder de toenmalige naam K&R kavel. De Nota van uitgangspunten HS Kwartier 2019 is gebaseerd op de Gebiedsagenda Hollands Spoor/ Laakhavens die in 2018 door de raad is vastgesteld. En waarin de opgaven voor het gebied in Laakhavens zijn aangegeven. Het project Escher Gardens vormt dus onderdeel van de integrale gebiedsontwikkeling. Middels de vaststelling van het bestemmingsplan wordt een juridische uitwerking van het hiervoor benoemde beleid gerealiseerd.

Daarbij verdient opmerking dat het bouwplan nu in een schetsontwerp-fase zit. Er is nog geen sprake van een definitief ontwerp, dit moet nog verder worden uitgewerkt. De renderings geven slechts een impressie van hoe het eindbeeld kan zijn en vormen daarom geen onderdeel van dit proces.

Met betrekking tot de verwijzing naar de Nota van Uitgangspunten Haagvlietpoort wordt geantwoord dat dit niet op het project van toepassing is. De NvU Haagvlietpoort gaat over andere projecten, zoals bijvoorbeeld 'The Grace'.

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

Gelet op het voorgaande wordt de raad geadviseerd om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

e. Zienswijze

"De bouwmassa is stedenbouwkundig niet gemotiveerd, bezonning en leefbaarheid niet getoetst."

Reactie:

De bouwmassa is tot stand gekomen in de Gebiedsagenda Hollands Spoor/ Laakhavens en het NvU HS Kwartier. In de project-MER zijn diverse onderzoeken uitgevoerd waar aandacht is besteed aan bezonning, windklimaat en leefbaarheid. Zie hiervoor de toelichting van het bestemmingsplan. Daar is een samenvatting van deze onderzoeken opgenomen.

Zie verder ook het antwoord bij punt a van deze zienswijze.

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

Gelet op het voorgaande wordt de raad geadviseerd om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

4. Ra 10689793 ProRail

a. Zienswijze

"Het ontwerpbestemmingsplan 'Escher Gardens', welke met ingang van 14 december 2023 tot en met januari 2024 ter inzage ligt, geeft ProRail aanleiding om tijdig de volgende zienswijze in te brengen."

Toelichting

5.10 Geluid

In het akoestisch onderzoek Escher Gardens, Den Haag (M.2022.1360.00.R001 van DGMR d.d. 30 juni 2023) is niet vermeld welke download/ versie van het geluidregister is gebruikt.

Tevens is het emplacement niet goed opgenomen in het akoestisch onderzoek.

Door het ontbreken van de juiste gegevens is het voor ProRail niet mogelijk om het aspect Geluid te beoordelen. ProRail verzoekt u om het akoestisch onderzoek te laten wijzigen en opnieuw aan ProRail ter beoordeling voor te leggen."

Reactie:

Het akoestisch onderzoek met betrekking tot het emplacement is na afstemming met ProRail en ODH aangepast en is als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan Escher Gardens. Eveneens zijn de planregels hierop aangepast, dit is bij de ambtshalve wijzigingen van dit raadsvoorstel verantwoord.

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

Het verzoek tot wijziging van het akoestisch onderzoek is ambtshalve opgepakt, de raad wordt daarom geadviseerd om dit onderdeel van de zienswijze gegrond te verklaren.

b. Zienswijze

“ProRail wijst op de noodzaak van privaatrechtelijke afspraken om (een gedeelte van) het bestemmingsplan te kunnen realiseren. Dit betreft onder meer overeenkomsten over de door de ontwikkelaar gewenste aanpassing van de fietsenstalling en (aanlanding) van de trap op station Den Haag HS. Dit vereist in ieder geval aanpassing van een recht van opstal van ProRail. Te maken afspraken zien op ruimtelijke, bouwkundige en financiële aspecten. Wij merken op dat er momenteel geen overleg met ProRail plaatsvindt. Daarom hanteert ProRail het standpunt dat - tot er duidelijkheid is met betrekking tot de aanpassingen van de fietsenstalling en hierover conform de voorwaarden die ProRail in eerdere overleggen en in de brief van 16 december 2020 (bijgevoegd) heeft gesteld - zij geen medewerking verleent aan de aanpassing van het recht van opstal en/of aan de goedkeuring van de verkoop/uitgifte door NS en daarmee niet meewerkt aan de nu voorgestane planologische wijziging.”

Reactie:

Ter voorbereiding op het ontwerp bestemmingsplan heeft er intensief en constructief overleg plaatsgevonden tussen ProRail, Gemeente, NS en Ontwikkelaar over de aanpassing van de fietsenstalling en de aanlanding van de trap. Hierbij is op hoofdlijnen een principeakkoord bereikt. Ontwikkelaar zal conform de brief d.d. 16 december 2020 van ProRail, de overleggen in samenspraak met ProRail, de gemeente en NS verder oppakken en het ontwerp, met de daarbij behorende bouwkundige en financiële aspecten uitwerken, waarbij er voldaan wordt aan de vereisten vanuit de Spoorwegwetgeving. Ook op het gebied van trillingen en geluid wordt voldaan aan de vigerende regelgeving.

Met NS is privaatrechtelijke consensus bereikt over de aankoop van een deel van de fietsenstalling. Dit is reeds uitgewerkt in conceptovereenkomsten. De overeenkomsten zullen worden afgerond en getekend op het moment dat overeenstemming is bereikt met ProRail over de wijziging van het recht van opstal. Hiervoor zal het ontwerp verder worden uitgewerkt.

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

Dit onderdeel van de zienswijze hoeft niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingplan. Gelet op het bovenstaande wordt geadviseerd dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

c. Zienswijze

“Gezien de bestemmingen/functies (of wijzigingen) van het ontwerp bestemmingsplan in de nabijheid van de hoofdspoorweg infrastructuur is de initiatiefnemer mogelijk gehouden aan het tijdig verkrijgen van een vergunning op grond van de Spoorwegwet (dan wel Omgevingswet).”

Reactie:

De initiatiefnemer zal contact opnemen met ProRail met betrekking tot deze vergunningsplicht.

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

Dit onderdeel van de zienswijze hoeft niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingplan. Gelet op het bovenstaande wordt geadviseerd dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

5. Ra 1068884 Algemene Vereniging voor Natuurbescherming

a. Zienswijze

“Volgens de bekendmaking in het Gemeenteblad van ’s-Gravenhage van 13-12-2023 ligt het ontwerpbestemmingsplan Escher Gardens en de Project-MER ter inzage tot en met 24 januari 2024 en kan een ieder een zienswijze indienen bij de Gemeenteraad. Hieronder de zienswijze van de AVN, mede namens de Haagse Vogelbescherming (HVB).

- 1. De AVN **onderschrijft de verstedelijkingsopgave** op deze locatie. Ook juicht de AVN de ambitie voor de **Waldorpstraat als groene boulevard** toe.*
- 2. Echter, de kansen voor een **groene inrichting zijn onvoldoende verankerd** in het ontwerpbestemmingsplan. We zien aantrekkelijke plaatjes 5.14.1 en 5.14.2 met veel groen, maar dat zijn nu artist impressions zonder status. Daarnaast is in het MERvariant 1 ‘Maximaal inzetten op groen’ beschreven. Grijp hier de kans om de Stedelijke Groene Hoofdstructuur en de Hoofdbomenstructuur te verstevigen. De AVN beveelt aan, net als in paragraaf 9.4.6 (van het MER) vermeld staat, om de groene ambitie **juridisch-planologisch te borgen** met een beeldkwaliteitsplan. Uitgangspunt daarbij is: (regel 3.5.V.j.) 100% compensatie, waarvan 40% bijdraagt aan biodiversiteit.”*

Reactie:

De herinrichting van de Waldorpstraat als Groene boulevard valt buiten het plangebied van het bestemmingsplan Escher Gardens.

De Waldorpstraat valt binnen het vigerend bestemmingsplan Laakhavens en heeft de bestemming Hoofdverkeersweg. Binnen deze bestemming is onder andere de aanleg van groen, water, voet- en fietspaden mogelijk. Het op te stellen Buitenruimteplan voor het gehele gebied van Laakhavens en het schetsontwerp Waldorpstraat zullen de ingrediënten voor de aanpassing van de Waldorpstraat beschrijven en verbeelden. Het Buitenruimteplan voor Laakhavens zal naar verwachting in het derde kwartaal van 2025 ter vaststelling aan de raad worden voorgelegd. Er is een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Het beeldkwaliteitsplan gaat echter alleen in op de ruimtelijke kwaliteit van de bebouwing op het perceel, niet op de ruimtelijke kwaliteit van de Waldorpstraat.

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

Dit onderdeel van de zienswijze hoeft niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Geadviseerd wordt daarom om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

b. Zienswijze

*“De AVN stelt voor om ook mogelijkheden voor **groene (sedum) daken en groene gevels toe te voegen aan en zo planologisch te borgen in een Beeldkwaliteitsplan** (de afbeeldingen 5.14.1 en 5.14.2 van het ontwerpbestemmingsplan daarmee dus status te geven). Groene gevels en groene daken en daktuinen tot 15 meter hebben meerwaarde voor de biodiversiteit, boven de 15 meter verhogen ze de leefbaarheid en zorgen ze voor verkoeling.”*

Reactie:

In de regels van het bestemmingsplan is opgenomen dat 100% van de footprint van de stedelijke laag moet worden gecompenseerd als horizontale buitenruimte. Daarvan moet tenminste 40% worden ingericht met groen dat een bijdrage levert aan de biodiversiteit en beperking van de opwarming van het gebouw. Hiermee is het vigerend gemeentelijk beleid –Nota Haagse Hoogbouw – juridisch-planologisch verankerd in de regels van het bestemmingsplan. Daarnaast is in de specifieke gebruiksregels een verplichting opgenomen over het minimaal behalen van punten conform het ‘Puntensysteem groen- en inclusief bouwen’ voor zowel gevel/dak maatregelen, verblijfsmaatregelen

en omgevingsmaatregelen. Het toepassen van groene (sedum) daken en groene gevels kan bijdragen aan het behalen van de benodigde punten. Het is aan de initiatiefnemer om te bepalen welke maatregelen worden toegepast in het ontwerp om aan deze voorwaarde te voldoen.

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

Dit onderdeel van de zienswijze hoeft niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Geadviseerd wordt daarom om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

c. Zienswijze

*“Aan de regels dient te worden toegevoegd dat, **voordat het Beeldkwaliteitsplan is vastgesteld, geen omgevingsvergunning** kan worden afgegeven voor bouw door de gemeenteraad.”*

Reactie:

Uit beleid Eyeline Skyline (RIS298448) volgt dat het Beeldkwaliteitsplan voorafgaand aan het bestemmingsplan dient te worden vastgesteld. Op het bestemmingsplan Escher Gardens is het Beeldkwaliteitsplan Laakhavens van toepassing. Hiervoor is de behandeling door de gemeenteraad gepland voorafgaand aan de vaststelling van bestemmingsplan Escher Gardens. Het Beeldkwaliteitsplan Laakhavens is reeds vastgesteld, waardoor de vaststelling van het Beeldkwaliteitsplan in een eerder stadium heeft plaatsgevonden dan de vergunning van het bouwplan. Het verzoek van reclamant is bij de vaststelling van het bestemmingsplan Escher Gardens niet meer aan de orde. Bovengenoemde toevoeging is derhalve niet nodig.

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

Dit onderdeel van de zienswijze hoeft niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Geadviseerd wordt daarom om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

d. Zienswijze

*“Eén van de uitgangspunten van het plan is vergroening van de openbare ruimte. Dat betekent dat de verstedelijking voor 100% wordt gecompenseerd in horizontale buitenruimte, waarvan 40% een bijdrage aan de biodiversiteit moet leveren (regel 3.5.V.j.). De AVN beveelt aan om **dit uitgangspunt te kwalificeren en te kwantificeren.**”*

Reactie:

Zoals ook onder b is aangegeven, is in de regels van het bestemmingsplan de compensatieregeling opgenomen op perceelniveau. De vergroening van de openbare ruimte ligt buiten het plangebied, echter door de voorwaardelijke verplichting in de planregels, dat er geen omgevingsvergunning voor bouwen kan worden verleend voordat een verkeersbesluit over de afsluiting van de Waldorpstraat voor doorgaand verkeer is genomen, is de mogelijkheid voor de vergroening van de openbare ruimte wel planologisch gekoppeld aan het bestemmingsplan. Zonder afwaardering van de Waldorpstraat geen omgevingsvergunning voor het bouwen van Escher Gardens en zonder afwaardering geen vergroening. Onder “a” is eveneens aangegeven dat voor de inrichting van de openbare ruimte een Buitenruimteplan en schetsontwerp Waldorpstraat wordt opgesteld. De beoogde vergroening van de openbare ruimte wordt daarin uitgewerkt. Voorts is (zoals reeds onder “b” is geantwoord) dit tevens voldoende geborgd in de planregels doordat de omgevingsvergunning voor het bouwen afhankelijk wordt gesteld van de te behalen punten conform het ‘Puntensysteem groen- en natuurinclusief bouwen.’

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

Dit onderdeel van de zienswijze hoeft niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Geadviseerd wordt daarom om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

e. Zienswijze

*“De AVN suggereert om **toe te voegen aan de begrippenlijst**:*

a. Bijdrage aan de biodiversiteit: specificeren met groen op maaiveld, groene daken/daktuinen tot 15 meter, binnen bereik van insecten en vogels, d.w.z. maximale hoogte van 15 meter.

b. Daktuin en groen dak: specificeren met aanleg bomen en struiken, en daartoe afdoende substraat, en daartoe afdoende zware constructie (zie Nota Stadsbomen p57); beperking van schaduw en windhinder daar.

c. Glazen windscherm: specificeren met maatregelen tegen aanvaring door vogels. (Toevoegen aan regels 4.2.2.b., zie 5.12.2.3 over het plaatsen van een (glazen) windscherm).”

Reactie:

Met het oog op de beschreven bijdrage aan biodiversiteit is in de regels van het bestemmingsplan opgenomen dat de gemeentelijk ecooloog adviseert over de wijze van invulling van de compensatienorm in totaliteit. Aangezien het zowel gaat om het leveren van een bijdrage aan biodiversiteit als het leveren van een bijdrage aan het beperken van de opwarming van het gebouw, zijn diverse oplossingen mogelijk. Afhankelijk van de omstandigheden en het innovatieve karakter van de toepassing kan hieraan invulling worden gegeven. Ook de in de regels van het bestemmingsplan vastgelegde eis m.b.t. het hanteren van het Puntensysteem groen- en natuurinclusief bouwen kan hierbij betrokken worden, waarbij eveneens een deskundig ecooloog om advies moet worden gevraagd.

Naar het oordeel van de gemeente borgt het bovenstaande voldoende dat een passende invulling wordt gegeven aan de aangehaalde begrippen. Een aanvulling is derhalve niet nodig.

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

Dit onderdeel van de zienswijze hoeft niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Geadviseerd wordt daarom om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

f. Zienswijze

*“Zie regels 3.5.I over het ‘Puntensysteem groen- en natuurinclusief bouwen Den Haag’ Benoem als **doelsoorten** de gierzwaluw, zwarte roodstaart en vleermuis.”*

Reactie:

Conform de voorwaarde in de regels van het bestemmingsplan, zal het bouwplan moeten voldoen aan het Puntensysteem groen- en natuurinclusief bouwen Den Haag (zie ook het antwoord onder ‘b’, ‘d’, en ‘e’):

- 6 punten behaald worden voor gevel/ dak maatregelen;
- 4 punten behaald worden voor verblijfsmaatregelen;
- 6 punten behaald worden voor omgevingsmaatregelen.

Verder is op grond van de regels de inzet van een expert in de vorm van een deskundig ecooloog verplicht. Deze zal adviseren over de aanwezige diersoorten en eventuele passende maatregelen om deze te beschermen. Het toepassen van verblijfsplaatsen voor zwarte roodstaart en/of gierzwaluw kan bijdragen aan het behalen van de benodigde punten. Het is aan de initiatiefnemer om te bepalen welke maatregelen worden toegepast in het ontwerp om aan deze voorwaarde te voldoen.

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

Dit onderdeel van de zienswijze hoeft niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Geadviseerd wordt daarom om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

g. Zienswijze

“De volgende maatregelen van natuurinclusief bouwen ten behoeve van de aanwezige en potentiële fauna stellen wij voor: probeer aan de spoorzijde de stedelijke plint in baksteen uit te voeren. Dit voor geïntegreerde nestkasten voor de Zwarte roodstaart, die als insecteneter goed gedijt op steenachtige structuren zoals industrieterreinen en spoorweg emplacementen. Een bakstenen plint is ook geschikt om verblijfplaatsen voor gierzwaluwen te integreren.”

Reactie:

Zie de beantwoording onder punt “f.” Het toepassen van een bakstenen plint kan bijdragen aan het behalen van de benodigde punten. Het is aan de initiatiefnemer om te bepalen welke maatregelen worden toegepast in het ontwerp om aan deze voorwaarde te voldoen. Met het oog op de bescherming van de aanwezige doelsoorten is de inzet van een deskundig ecoloog hierbij verplicht.

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

Dit onderdeel van de zienswijze hoeft niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Geadviseerd wordt daarom om dit onderdeel van de zienswijze af te wijzen.

h. Zienswijze

“Tot slot mist de AVN aansluiting bij het Kwaliteitsplan CID (RIS 314594), waar onder kopje ‘Vervolg’ integrale buitenruimteplannen aangekondigd staan. Die moeten “het landschappelijke raamwerk bieden voor de transformatie van een deelgebied”. Het schema voor deelgebied Laakhavens wordt daarin opgenomen, dus bij uitstek zou in onderhavig bestemmingsplan hier een verband gelegd kunnen worden. Deze kans moet in het definitieve bestemmingsplan opgepakt en uitgewerkt worden. Hoogachtend.”

Reactie:

Het Kwaliteitsplan CID is geen juridisch toetsingskader. Het plan is een vervolg op de Uitvoering Structuurvisie CID waarin is aangegeven dat het Haagse principe voor beeldkwaliteit, omgevingskwaliteit en samenhang binnen het CID is gewaarborgd. Dit plan is op 15 februari 2024 vastgesteld door de gemeenteraad. Dit document is zodoende de basis voor het Beeldkwaliteitsplan Laakhavens. Het Beeldkwaliteitsplan wordt later in het proces meegenomen als toetsingskader bij het beoordelen van de Welstandeisen.

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

Dit onderdeel van de zienswijze hoeft niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Geadviseerd wordt daarom om dit onderdeel van de zienswijze af te wijzen.

6. Ra 10688863 Voorall

a) Zienswijze

“Voorall, de belangenorganisatie voor Hagenaars met een beperking, heeft kennisgenomen van het concept-ontwerpbestemmingsplan Escher Gardens, een nieuwbouwontwikkeling met een bouwhoogte van circa 160 meter bestaande uit twee woontorens, bovenop een stedelijke laag met kantoren, commerciële en maatschappelijke voorzieningen. In deze brief geven wij onze reactie.

Escher Gardens maakt onderdeel uit van het Central Innovation District (CID).

Omdat integrale toegankelijkheid niet als voorwaarde is opgenomen in de structuurvisie van het CID ziet Voorall zich genoodzaakt hier opnieuw aandacht voor te vragen. Het VN-verdrag Handicap en de aanpassing van de Wet Gelijke Behandeling die hiermee samenhangt, vormen de wettelijke basis die ons dwingt de maatschappij zo in te richten dat mensen met een beperking op gelijkwaardige wijze kunnen meedoen. Integrale toegankelijkheid voor mensen met en zonder beperking is daarom een harde voorwaarde bij alle nieuwe gebiedsontwikkelingen. Dit sluit ook aan bij de motie 'meer aandacht in raadsvoorstellen voor mensen met een beperking' die destijds door de voltallige gemeenteraad is aangenomen bij de bespreking van de inclusienota 'vanzelfsprekend toegankelijk'. In deze motie roept u het college op 'in relevante raadsvoorstellen, zoals voorstellen die de fysieke ruimte, leefomgeving en de dienstverlening raken, aan te geven hoe rekening is gehouden met mensen met een beperking en hoe invulling is gegeven aan de realisatie van een inclusieve stad'. Voorall vindt daarom dat in het bestemmingsplan meer aandacht gegeven zou moeten worden aan de positie van Hagenaars met een beperking, zeker wanneer het een plan is dat hoogbouw omvat en waarbij gestreefd wordt naar minder privé autobezit. Wij zien hierdoor allerlei problemen ontstaan voor de mensen die vanwege hun beperking afhankelijk zijn van een auto en voor mensen die vanwege hun beperking niet zelfstandig hun woning kunnen bereiken of verlaten bij liftuitval of calamiteiten.

Met deze brief vragen wij u het college op te roepen integrale toegankelijkheid op te nemen als voorwaarde in het ontwerpbestemmingsplan Escher Gardens.

Voorkomen moet worden dat dit gebied zich straks kenmerkt als een optelsom van gemiste kansen, wat nu wel dreigt te gebeuren.

Het gaat hierbij om de volgende uitgangspunten:

- Integrale toegankelijkheid dient een harde voorwaarde te zijn bij de ontwikkeling van dit gebied. Bewoners en bezoekers, met en zonder beperking, dienen bestemmingen altijd zelfstandig te kunnen bereiken en gebruiken. Dit zou dan ook, net als bij duurzaamheid, concreet in het plan geborgd moeten worden.*
- Voor mensen met een visuele, auditieve en verstandelijke beperking dienen voldoende oriëntatiemogelijkheden aanwezig te zijn, zodat men zelfstandig zijn weg kan vinden."*

Reactie:

In het bouwbesluit is zoveel mogelijk de leefbaarheid op een inclusieve manier geregeld. Verder stelt de gemeente generieke eisen aan toegankelijkheid. Die zitten deels als concrete maatregelen in het Handboek Openbare Ruimte op basis van beleid. Verder is het vooral een ontwerpopgave waarbij binnen het ingenieursbureau vakkennis wordt ingezet. Daarop wordt getoetst door Vooroverleg over Verkeerszaken (hierna: VOV) en in specifieke gevallen Voorall.

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

Het college adviseert de gemeenteraad om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren omdat één en ander al is geregeld in het bouwbesluit.

b) Zienswijze

"Woningen en bestemmingen dienen altijd op geringe afstand bereikbaar te zijn voor inwoners en bezoekers die vanwege hun beperking afhankelijk zijn van een auto."

Reactie:

De parkeerplaatsen voor verschillende doelgroepen volgt in het ontwerp voor de Herinrichting openbare ruimte Campuskwartier en Spoorzone HS. De parkeereis is conform het vigerende parkeerbeleid. Het daadwerkelijk benodigde aantal parkeerplaatsen is afhankelijk van de aanvraag

omgevingsvergunning en de daaruit voortvloeiende nog vast te stellen behoefte. Met betrekking tot parkeerplaatsen voor invaliden wordt verwezen naar het antwoord onder 'H' en 'J' van deze zienswijze.

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

Gelet op het voorgaande hoeft de zienswijze niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingplan. Het college adviseert de gemeenteraad om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

c) Zienswijze

“Niveauverschillen dienen altijd, dus ook bij liftuitval, overbrugbaar te zijn.”

Reactie:

In het bouwbesluit is zoveel mogelijk de leefbaarheid op een inclusieve manier geregeld. Verder stelt de gemeente generieke eisen aan toegankelijkheid. Die zitten deels als concrete maatregelen in het Handboek Openbare Ruimte op basis van beleid. Verder is het vooral een ontwerpopgave waarbij binnen het ingenieursbureau vakkennis wordt ingezet. Daarop wordt getoetst door VOV en in specifieke gevallen Voorall.

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

Het college adviseert de gemeenteraad om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren omdat één en ander al is geregeld in het bouwbesluit.

d) Zienswijze

“Een van tevoren vastgesteld percentage van de woningen dient gebouwd te worden volgens het principe van flexibel en aanpasbaar bouwen, zodat ook mensen met een beperking zelfstandig in dit gebied kunnen wonen.”

Reactie:

Op grond van het Bouwbesluit dient aan de toegankelijkheidseisen te worden voldaan. Hier dient bij de realisatie van het plan rekening mee te worden gehouden.

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

Het college adviseert de gemeenteraad om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren. Dit is geregeld in het bouwbesluit en is aan de orde bij de toetsing van het bouwplan.

e) Zienswijze

“Hieronder volgt een aantal specifieke punten waar volgens ons aandacht aan besteed dient te worden in het ontwerpbestemmingsplan:

- Openbare ruimte
- Voetgangers:

Voetpaden dienen gescheiden te worden van het rijdend verkeer. Inmiddels weten we vanuit de ervaringen in het centrum dat 'shared space'-achtige oplossingen negatief uitpakken voor kwetsbare verkeersdeelnemers zoals ouderen, kinderen en mensen met een visuele beperking. Extra aandacht is nodig voor veilige routes voor mensen met een visuele beperking, gebruik makend van routegeleiding en duidelijke oriëntatiemogelijkheden.”

Reactie:

Wij delen dit belang voor mensen met een beperking. De inrichting van de verkeers- en verblijfsgebieden volgt in het ontwerp voor de Herinrichting openbare ruimte Campuskwartier en Spoorzone HS. Dit wordt niet specifiek opgenomen in een bestemmingsplan.

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

De raad wordt geadviseerd om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren omdat het valt buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan.

f) Zienswijze

“Fietzers, gebruikers van scootmobiel en rolstoel:

Brede fietspaden zijn noodzakelijk voor gebruik van een scootmobiel. De gemeente streeft in woonwijken in zijn algemeenheid naar 30km wegen, waarbij uitgegaan wordt van de CROW-norm van een breedte van 5m zonder fietsstroken. Deze breedte biedt onvoldoende ruimte voor een veilige verkeerssituatie van de scootmobielgebruiker. Een scootmobiel moet ruim gepasseerd kunnen worden door een auto. Dat is bij een breedte van 5m onvoldoende. Vrijliggende fietspaden die breed genoeg zijn voor de grote hoeveelheid fietsers die in dit gebied verwacht worden, niet alleen vanwege de toename van het aantal inwoners, maar ook vanwege het bereiken van de openbaar vervoervoorzieningen, zijn noodzakelijk voor een veilige verkeerssituatie.

Fietspaden dienen bovendien zo vormgegeven te worden dat ze ook daadwerkelijk dienen als snellere route dan de route over het trottoir. We zien in de praktijk dat fietsers anders de kortere route over het trottoir nemen, met alle veiligheidsrisico's voor de voetgangers daar. Verder is het de moeite waard om snelheidsverminderende maatregelen te overwegen op de fietspaden gezien de grote snelheidsverschillen van rijwielen die tegenwoordig op het fietspad voorkomen. Voorrang geven aan de fiets betekent automatisch dat veel ruimte nodig is voor fietsparkeren. Zeker met een fors aantal openbaar vervoershaltes is de druk op de openbare ruimte voor het fietsparkeren hoog. Het is belangrijk om hier vanaf het begin van de planontwikkeling voldoende ruimte voor te reserveren.

Ook voor het parkeren van deel(bak)fietsen moet ruimte worden gecreëerd, ofwel in een parkeergarage of in de openbare ruimte. Gezien de bevolkingsdichtheid van het gebied gaat het hier ook om serieuze aantallen. Voor de kwaliteit van de leefomgeving is het belangrijk dit goed in te passen.”

Reactie:

Dit onderdeel van de zienswijze heeft betrekking op de herinrichting openbare ruimte Campuskwartier en Spoorzone HS. De inrichting van de verkeers- en verblijfsgebieden en de hierbij benodigde voorzieningen volgt in het ontwerp voor deze buitenruimte. Het bestemmingsplan maakt een herinrichting niet onmogelijk.

Voorts maakt het Bestemmingsplan fietsparkeren in het gebouw mogelijk.

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

Dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren omdat dit niet in het bestemmingplan wordt geregeld.

g) Zienswijze

“Automobilisten:

Bewoners, gebruikers en bezoekers krijgen geen parkeervergunning. Toekomstige bewoners kunnen parkeren in de Q-park parkeergarage. Wij vragen ons af of deze parkeergarage hiervoor voldoende capaciteit heeft. Bovendien dient deze dan wel toegankelijk te zijn voor mensen met een beperking.

Dat betekent dat een toegankelijke lift (liefst twee) noodzakelijk is, en dat parkeerautomaten ook bruikbaar dienen te zijn voor mensen met een beperking. In de praktijk zien we helaas dat bij veel parkeerautomaten het bedieningsscherm ver boven de gewenste 90-120cm zit.”

Reactie:

De ontwikkelaar dient met betrekking tot reguliere parkeerplekken, als ergens anders dan op eigen terrein wordt voorzien in de autoparkeereis, met een overeenkomst aan te tonen dat een alternatieve parkeervoorziening beschikbaar is die voldoet aan de voorwaarden die worden gesteld in het vigerende parkeerbeleid. Deze overeenkomst is noodzakelijk voor het verkrijgen van een, voor de bouw benodigde omgevingsvergunning. Bij de vergunning vindt de toetsing op bouwbesluit plaats. Aan de planregels is toegevoegd dat mindervalide parkeerplaatsen in het gebouw gerealiseerd kunnen worden. In dat verband merken wij op dat de leefbaarheid in het bouwbesluit zoveel mogelijk op een inclusieve manier is geregeld. Zie in het kader van mindervalideparkeerplaatsen ook de beantwoording bij punt ‘H’ van deze zienswijze.

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

Geadviseerd wordt om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

h) Zienswijze

“Daarnaast vragen we ons af of er ruimte gereserveerd wordt voor algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de openbare ruimte. Rolstoelbussen zijn vaak te hoog voor een parkeergarage en dienen daarom in de openbare ruimte geparkeerd te kunnen worden.”

Reactie:

Met betrekking tot het invalide parkeren in de openbare ruimte van bezoekers wordt geantwoord dat de parkeerplaatsen voor verschillende doelgroepen volgt uit het ontwerp voor de Herinrichting openbare ruimte Campuskwartier en Spoorzone HS. De parkeereis is conform het vigerende parkeerbeleid. Het daadwerkelijk benodigde aantal parkeerplaatsen is afhankelijk van de nog vast te stellen behoefte.

Daarnaast worden mindervalideparkeerplekken voor bewoners mogelijk gemaakt tot en met twee lagen in de kelder en op de begane grond, waarbij het parkeren niet direct aan de zijde van de Waldorpstraat en het stationsplein mogelijk wordt.

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

Wij adviseren de raad om dit onderdeel van de zienswijze gegrond te verklaren en met betrekking tot mindervalideparkeerplaatsen de volgende bepalingen op te nemen.

Aan art. 3.1 sub l toe te voegen:

“l. mindervalide parkeervoorzieningen;”

Art. 3.1 sub m toe te voegen:

“ n. mindervalide parkeervoorzieningen;”

Art. 3.5.q toe te voegen:

mindervalideparkeervoorzieningen zijn uitsluitend op het maaiveld toegestaan en t/m twee lagen onder het maaiveld, met dien verstande dat zij niet gevestigd worden in ruimtes grenzend aan de Waldorpstraat en Stationsplein Waldorpstraat.

i) Zienswijze

“Ook bij de keuze voor deelauto's dient hiervoor parkeerruimte gereserveerd te worden. In een parkeergarage of in de openbare ruimte, zo dicht mogelijk bij de ingangen van de woongebouwen.”

Reactie:

Als ergens anders dan op eigen terrein wordt voorzien in de autoparkeereis moet door de ontwikkelaar met een overeenkomst worden aangetoond dat een alternatieve parkeervoorziening beschikbaar is die voldoet aan de voorwaarden die worden gesteld in het vigerende parkeerbeleid. Deze overeenkomst is noodzakelijk voor het verkrijgen van een, voor de bouw benodigde omgevingsvergunning. Bij de vergunningverlening wordt getoetst of hieraan voldaan is.

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

Dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren omdat dit niet in het bestemmingplan wordt geregeld.

j) Zienswijze

“De maximale afstand tot een parkeergelegenheid is volgens het bestemmingsplan 500m. Dat is te veel voor iemand die bijvoorbeeld afhankelijk is van een rollator. Gevolg is dat iemand eerder een individuele gehandicaptenparkeerplaats aan zal vragen, waarvoor een maximale loopafstand van 100m geldt, omdat parkeren voor deze persoon op grotere afstand niet mogelijk is.

Het is daarom onontkoombaar om ook bij de flatingangen te voorzien in de mogelijkheid om te parkeren voor mensen die vanwege hun beperking afhankelijk zijn van een auto. Op dit moment is dat alleen mogelijk in de openbare ruimte, omdat dit ontwerpbestemmingsplan expliciet voorschrijft dat bouwlagen onder het maaiveld alleen gebruikt mogen worden voor technische ruimtes en fietsparkeren. Wij stellen daarom voor om ook autoparkeren onder het maaiveld mogelijk te maken.”

Reactie:

Naast dat de mogelijkheden voor invalide parkeren voor bewoners in de omgeving wordt het alsmede mogelijk gemaakt in het gebouw op het maaiveld en t/m twee lagen onder het maaiveld, met uitzondering van ruimtes grenzend aan de Waldorpstraat en het plein. Art. 3.1 en 3.5 van de regels wordt hierop aangepast, zie ook de beantwoording onder ‘h.’

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

Geadviseerd wordt om dit onderdeel van de zienswijze gegrond te verklaren. De wijzigingen met betrekking tot mindervalideparkeerplaatsen zijn in overeenstemming met onderdeel ‘h’ van deze zienswijze en hebben betrekking op:

Aan artikel 3.1 sub l toe te voegen, luidende:

“l. mindervalide parkeervoorzieningen;”

Aan artikel 3.1 sub n toe te voegen:

“ n. mindervalide parkeervoorzieningen;”

Aan artikel 3.5 sub q toe te voegen:

“Mindervalideparkeervoorzieningen zijn uitsluiten op het maaiveld toegestaan en t/m twee lagen onder het maaiveld, met dien verstande dat zij niet gevestigd worden in ruimtes grenzend aan de Waldorpstraat en Stationsplein Waldorpstraat;”

k) Zienswijze

“De vraag is verder hoe auto's bij een flatingang kunnen komen, wanneer deze niet bereikbaar is met de auto. Krijgt de bestuurder dan ontheffing om over een fietspad te rijden? Waar kunnen bezoekers met een beperking hun auto of scootmobiel parkeren? Wat gebeurt er als iemand beperkt raakt en daardoor een privé-auto nodig heeft? Kan dan ruimte gecreëerd worden voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats nabij de ingang van de flat? Voorkomen moet worden dat dit ten koste gaat van groenvoorzieningen. Kortom: voorrang geven aan de voetganger en de fiets heeft serieuze consequenties voor mensen die vanwege hun beperking afhankelijk zijn of worden van een auto.”

Reactie:

De positie van het langzaam verkeer en de benodigde infrastructurele maatregelen en stallingsvoorzieningen volgt in de uitwerking voor de openbare ruimte. Ook de parkeerplaatsen voor verschillende doelgroepen wordt hierin meegenomen. De parkeereis is conform het vigerende parkeerbeleid. Het daadwerkelijk benodigde aantal parkeerplaatsen is afhankelijk van de aanvraag omgevingsvergunning en de daaruit voortvloeiende nog vast te stellen behoefte. Het gebouw blijft bereikbaar voor bestemmingsverkeer.

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

De raad wordt geadviseerd om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

l) Zienswijze

“In het bestemmingsplan worden maten weergegeven voor gehandicaptenparkeerplaatsen. Wij missen hier de maat voor parkeren evenwijdig aan de rijbaan. Deze dient 2x6m te zijn. Bovendien dient aan één lange en één korte zijde een vrije (en veilige) manoeuvreerruimte van 1,5m breed op hetzelfde niveau als de parkeerplaats aanwezig te zijn. Maten voor gehandicaptenparkeerplaatsen zijn niet opgenomen in de gereedschapskist openbare ruimte CID of in het handboek openbare ruimte. Daarom is het van belang om ze op te nemen in het ontwerpbestemmingsplan.”

Reactie:

De positie van het langzaam verkeer en de benodigde infrastructurele maatregelen en stallingsvoorzieningen volgt in de uitwerking voor de openbare ruimte. Ook de parkeerplaatsen voor verschillende doelgroepen wordt hierin meegenomen. Bij ontwikkeling van parkeervoorzieningen moet zoveel mogelijk rekening worden gehouden met bijzondere doelgroepen en afwijkende voertuigen. Voor gehandicaptenparkeerplaatsen bij publieke voorzieningen houdt de gemeente de richtlijn van het CROW aan.

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

De raad wordt geadviseerd om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

m) Zienswijze

“Verder vragen we ons af hoe verhuiswagens/busjes die ingezet worden bij verhuizingen bij de ingang van een gebouw kunnen komen. Het gaat om 1.250 woningen in een klein gebied, met starters en studenten als doelgroep. Onze verwachting is dat het aantal verhuizingen aanzienlijk zal zijn. Ook dit doet een aanslag op de kwaliteit van de leefomgeving en moet dus goed ingepast worden.”

Reactie:

De benodigde infrastructurele maatregelen en stallingsvoorzieningen volgt in de uitwerking voor de openbare ruimte. Ook de parkeerplaatsen voor verschillende doelgroepen en de benodigde fysieke ruimte voor verhuisbewegingen wordt hierin meegenomen. Het gebouw blijft bereikbaar voor bestemmingsverkeer.

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

Gelet op het voorgaande adviseert het college de gemeenteraad om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

n) Zienswijze

“Openbaar vervoer

In de MER is een onderzoek opgenomen van Ingenieursbureau Witteveen + Bos. Hieruit blijkt dat de verwachting is dat tramlijn 1 en 9 druk belast worden en mogelijk overbelast. Ook zien we dat met name halte Leeghwaterplein niet berekend is op het grote aantal verwachte reizigers. Voorall vindt dat in een dergelijk drukstedelijk gebied de halte-afstand maximaal 300m zou moeten zijn. Onze inschatting is dat dat nu het geval is. Wel roepen we op om kritisch te kijken naar de omvang van de haltecapaciteit. Een druk belaste halte is lastig voor mensen met een beperking, zij moeten manoeuvreren door de vele andere reizigers heen om op de goede plek terecht te komen zodat zij snel genoeg op de juiste plaats in het voertuig kunnen stappen. Een toegankelijke (en dus niet al te druk belaste) halte is een belangrijk speerpunt voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Om de druk op de haltes op te vangen is verbreding van de haltes noodzakelijk, of verlenging van de voertuigen en dus de haltes, of door eisen te stellen aan het verhogen van de frequentie van het aantal trams dat rijdt.”

Reactie:

Door Witteveen en Bos is een aanvulling op het MER opgesteld, dat als bijlage is toegevoegd aan het bestemmingsplan. In par. 3.6 is nader ingegaan op de situatie met betrekking tot het openbaar vervoer. Hierbij is onder andere verwezen naar de OV Schaalsprong. Binnen dit programma, en aanvullend hierop de MIRT-Verkenning Oude Lijn, worden diverse maatregelen getroffen ten gunste van het openbaar vervoer en de capaciteit hiervan, specifiek gericht op de verdichtingslocaties rond het spoor. Aanvullende zaken als verlenging van tramhaltes volgen eveneens uit de jaarlijkse inventarisaties en afstemmingen met HTM. De vigerende bestemmingen van de huidige omgeving staan deze aanpassingen toe en vallen niet binnen het bestemmingsplan Escher Gardens.

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

De raad wordt geadviseerd om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren, omdat dit niet in het bestemmingplan wordt geregeld.

o) Zienswijze

“Aan de voorzijde van station Holland Spoor zijn vele verkeersstromen die samenkomen en die in het gebied waar de haltes liggen allemaal een plekje moeten krijgen. Om congestie en conflicten tussen de verschillende verkeersstromen tegen te gaan, is het te overwegen om de openbaar vervoerhaltes ondergronds te situeren.”

Reactie:

De benodigde infrastructurele maatregelen en voorzieningen volgen in de uitwerking voor de openbare ruimte. De centrumzijde van het station maakt hier geen deel van uit.

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

De raad wordt geadviseerd om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren, omdat dit niet in het bestemmingplan wordt geregeld.

p) Zienswijze

“Woningen

Voorall mist in het bestemmingsplan het voornemen om aanpasbare woningen te bouwen voor mensen met een beperking die individueel of in een gezinssituatie wonen. Het kan toch niet zo zijn dat er van de 1250 nieuwe woningen niet een woning geschikt is voor een zelfstandig wonende student, starter of gezinslid met een beperking? Voorall vindt dat een deel van de nieuwe woningen gebouwd moet zijn volgens het principe van flexibel en aanpasbaar bouwen. Dat wil zeggen woningen die geschikt (te maken) zijn voor bewoning in de diverse levensfasen ("levensloopbestendig bouwen") en voor zelfstandig wonende Wmo-cliënten ("aanpasbaar bouwen"). Dit laatste beperkt tevens het beroep dat op de Wmo moet worden gedaan voor het aanpassen van woningen.”

Reactie:

De gemeente stelt in de Nota Hoogbouw dat flexibel en aanpasbaar bouwen de standaard is om de toekomstbestendigheid van een gebouw of gebied te borgen. In de uitwerking naar het definitief ontwerp van het gebouw zal dit worden meegenomen.

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

De raad wordt geadviseerd om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren, omdat dit niet in het bestemmingplan wordt geregeld.

q) Zienswijze

“Alle woningen behoren verder de mogelijkheid te hebben tot aanleg van stallingsruimte voor een scootmobiel met oplaadpunt of bijzondere (driewiel-/bak)fiets, en buitenruimtes of balkons dienen toegankelijk (dus zonder drempels) te zijn aangelegd. Ook bij interne voorzieningen, zoals voorzieningen voor afvalverwerking, dient rekening gehouden te worden met de bereikbaarheid en bruikbaarheid voor mensen met een beperking.”

Reactie:

In Escher Gardens zullen er plekken komen voor scootmobiel en bakfietsen incl. oplaadpunten. De gemeenschappelijk toegankelijke buitenruimtes en voorzieningen zullen goed toegankelijk zijn voor mensen met een beperking.

In het bouwbesluit is zoveel mogelijk de leefbaarheid op een inclusieve manier geregeld. Verder stelt de gemeente generieke eisen aan toegankelijkheid. Die zitten deels als concrete maatregelen in het Handboek Openbare Ruimte op basis van beleid. Verder is het vooral een ontwerpopgave waarbij binnen het ingenieursbureau vakkennis wordt ingezet. Daarop wordt getoetst door VOV en in specifieke gevallen Voorall.

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

Gelet op het bovenstaande wordt de raad geadviseerd om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

r) Zienswijze

“De bouwlagen onder het maaiveld mogen volgens het ontwerpbestemmingsplan alleen gebruikt worden voor technische ruimtes en fietsparkeren. Het is belangrijk dat fietsparkeerterreinen zo ontsloten worden dat ook mensen met een scootmobiel, driewielers of bakfietsen hier zelfstandig

gebruik van kunnen maken. Dat stelt eisen aan de breedte en het stijgingspercentage van de helling, dan wel de aanwezigheid van een lift, geschikt voor scootmobielen.”

Reactie:

In Escher Gardens zullen er plekken komen voor scootmobielen en bakfietsen incl. oplaadpunt, deze zijn ook goed bereikbaar voor mensen een beperking.

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

Gelet op het bovenstaande wordt de raad geadviseerd om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

s) Zienswijze

“Woningen mogen uitsluitend boven de tweede bouwlaag gesitueerd worden. Om de toegankelijkheid voor mensen met een beperking te waarborgen zijn per woning minimaal twee liften noodzakelijk zodat alle woningen, ook bij bijvoorbeeld verhuizingen of liftuitval, altijd bereikt kunnen worden.”

Reactie:

Wij onderschrijven het belang van meerdere liften. In Escher Gardens zullen er meerdere liften per toren worden gerealiseerd, het bouwplan zal hierop getoetst worden.

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

Dit onderdeel van de zienswijze behoeft niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan, de raad wordt geadviseerd om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

t) Zienswijze

“Een extra complicatie bij hoogbouw is de medische toegankelijkheid. Ambulancepersoneel dient snel bij een woning te kunnen komen. Bij calamiteiten moet iemand die zich bevindt op de hoogste verdieping van het gebouw veilig geëvacueerd kunnen worden, ook als liften door de calamiteit buiten werking zijn gesteld. Voorall roept op hiervoor voorwaarden te stellen.”

Reactie:

Er zal worden voldaan aan de eisen van de brandweer en veiligheidsregio. Op grond van het Bouwbesluit dienen liften zich in een apart compartiment te bevinden, en is bij hoogbouw een brandweerlift met de minimale afmetingen van een brancardlift vereist.

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

Dit onderdeel van de zienswijze behoeft niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan, de raad wordt geadviseerd om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

u) Zienswijze

“Voorzieningen

De detailhandel in het gebied is onderdeel van de hoofdwinkelstructuur. Voorall vindt het belangrijk dat de toegang tot alle winkels en bedrijfsruimten drempelvrij gerealiseerd wordt. Voorall pleit daarnaast voor het opnemen van speciale voorzieningen voor mensen met een beperking in het ontwerpbestemmingsplan. Hierbij denken wij bijvoorbeeld aan openbare toiletten die ook toegankelijk zijn voor mensen met een beperking. Zo mogelijk voorzien van verzorgingstafels om oudere kinderen en volwassenen met een beperking te verschonen.”

Reactie:

Escher Gardens is geen openbaar gebouw. Het mogelijk maken van een (openbare) toiletten is daarom niet opgenomen in het bestemmingsplan.

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

De raad wordt geadviseerd om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren, omdat dit niet in het bestemmingplan wordt geregeld.

v) Zienswijze

“Rol van Voorall

Voorall bezit veel kennis en ervaringsdeskundigheid om integrale toegankelijkheid te bewerkstelligen en wil daarom graag betrokken worden bij de ontwikkelingen. Dit kan door aan tafel te zitten bij alle stadia van de planontwikkelingen of door toetsmomenten in te bouwen waarbij Voorall haar expertise kan inbrengen in een zo vroeg mogelijk stadium, waarin zaken nog niet vastliggen. Dat is bij de totstandkoming van dit bestemmingsplan helaas niet gebeurd. De ervaring heeft geleerd dat enkel het volgen van het Bouwbesluit en het Handboek Openbare Ruimte onvoldoende waarborg is om integrale toegankelijkheid te realiseren, specialistische kennis op dat gebied is daarom nodig. Voorall is een door de gemeente in het leven geroepen organisatie waar gespecialiseerde kennis over toegankelijkheid is samengebracht. Het is teleurstellend dat de gemeente deze deskundigheid niet in een vroeg stadium betreft bij planontwikkeling. Hierdoor blijft er ruimte om fouten te blijven herhalen en de blinde vlekken bij ambtenaren in stand te houden.

Voorall hoopt met deze zienswijze een betere uitgangspositie te bewerkstelligen voor Hagenaars met een beperking, bij de verdere ontwikkelingen van Escher Gardens.

Een kopie van deze brief gaat ter kennisname naar de heer Barker, coördinerend wethouder toegankelijkheid.”

Reactie:

De gemeente waardeert het aanbod van Voorall om mee te denken. Voor de uitwerking van de Buitenruimte plannen wordt een Participatietraject opgesteld. Reclamant kan van deze momenten gebruik maken om zijn expertise in te brengen.

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

Dit onderdeel van de zienswijze behoeft niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan, de raad wordt geadviseerd om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

7. Ra 10688834 Bewoners Overleg Leeghwaterkade, Fijnjekade en omgeving (BOLF)

a. Zienswijze

Windhinder.

“Door het bestemmingsplan (hierna het plan) wordt de bouw van o.a. 2 torens, respectievelijk 156 en 165 meter hoog, mogelijk gemaakt. Daardoor zal aanzienlijke windhinder ontstaan. Er is uitgebreid onderzoek gedaan door onderzoeksbureaus en op basis daarvan zijn in het plan verschillende maatregelen opgenomen om tot een aanvaardbaar windklimaat rondom het plangebied te komen.

Wij zijn van mening dat er nog veel twijfel bestaat of dit werkelijk zal lukken.

Een belangrijke en essentiële maatregel is het planten van een flink aantal hoge bomen op de Waldorpstraat die de windkracht moeten verminderen. Voor ons is het zeer de vraag of dit een afdoende maatregel is die ook blijvend kan werken.

Daarom het volgende.

Door de gemeente Rotterdam is een Handleiding Windhinder & Windgevaar gepubliceerd in april 2023. In paragraaf 6 staat een uiteenzetting over het oplossen van windproblemen bij hoge torens. Een daarvan is torens op een 'sokkel' te zetten, of wet set-backs vormen. De set-backs moeten om effectief te zijn bij een gebouw van 100 meter minimaal 5 meter diep zijn. Ook staat er in de Handleiding het volgende over vegetatie, dus het planten van bomen. De gemeente Rotterdam is van mening dat vegetatie niet wordt geaccepteerd als oplossing voor windproblemen die door gebouwen worden veroorzaakt. De redenen hiervoor zijn als volgt: Een gebouw staat er in principe voor 100 jaar, de openbare ruimte verandert sneller. Het windklimaat kan daarom niet afhangen van de openbare ruimte. Bomen kunnen bijvoorbeeld doodgaan of (door de wind) niet goed groeien. Verder kan de gemeente geen windkwaliteitsgaranties bieden aangezien beheer, klimaat etc. allerlei factoren zijn die geen continuïteit garanderen. Als vegetatie nodig is om een gebouw te vergunnen, is de vegetatie in juridische zin onderdeel van het gebouw.

Dit is om bovengenoemde redenen niet mogelijk. Vegetatie werkt af/een a/s het zeer gesloten volumes betreft. In veel gevallen is dit niet realistisch of verliezen bomen juist in de meest winderige periodes van het jaar (winter) hun blad. Daaraan wordt nog toegevoegd dat eventuele extra vegetatie het windklimaat niet van onvoldoende naar voldoende kan brengen, maar alleen van voldoende naar goed/uitmuntend. Tot zover (in cursief) tekst uit de genoemde Handleiding. Volgens het plan worden de torens als set-backs gebouwd op een bredere bebouwing van 25 meter hoog. Bij de voorbereiding van het plan is veel geschoven met de plekken van de torens om windhinder zoveel mogelijk te beperken. Het is echter niet gekomen tot een afdoende beperking om te voldoen aan een aanvaardbaar windklimaat. Het bouwvlak is daarvoor te klein. Door de beperkte afmetingen van de laagbouwvoet is het niet goed mogelijk een set-back van voldoende afmetingen te creëren en staan de torens dermate dicht bij elkaar dat ze elkaar beïnvloeden. Dit staat in bijlage V, pag. H8018-2RA-002 12 van het rapport van Peutz. Daarom is er gekozen voor het planten van bomen. In het onderzoek naar de windhinder van bureau Peutz staat dat de gemodelleerde bomen weliswaar een significante omvang hebben, maar in de berekeningen een relatief lage stromingsweerstand. Die komt meer overeen met een (relatief fijn vertakte) kale boom dan met een boom die vol in blad staat. Toch vindt het bureau dat uit de resultaten blijkt dat begroeiing een effectieve maatregel kan zijn om het windklimaat te verbeteren. Op de Waldorpstraat is het windklimaat dan overal goed voor doorlopen, slechts op beperkte schaal matig voor slenteren.”

Reactie:

In artikel 3.7.3 van de regels van het bestemmingsplan is bepaald dat:

- Bij de aanvraag omgevingsvergunning een onderzoek naar windhinder en windgevaar moet worden overlegd;
- Het onderzoek inzicht biedt in de mogelijke gevolgen voor het lokale windklimaat in de gebouwde omgeving op basis van NEN 8100 en de Haagse regels voor windhinder;
- De aanvrager dient de eventueel uit het onderzoek voortvloeiende maatregelen te treffen;
- Naar oordeel van bevoegd gezag in voldoende mate is geborgd dat eventuele maatregelen worden getroffen.

In de bovengenoemde regel wordt verwezen naar de Haagse regels voor windhinder. Deze regels staan in het gemeentelijk beleid dat bestaat uit de Haagse windhinder en bezonningsnorm (RIS170509/ DSO/2009.2144 d.d. 9 februari 2010), waarin verwezen wordt naar de NEN8100-2006. In dit beleid is vastgelegd dat voor windhinder een windklimaat wordt nagestreefd met een kwaliteitsklasse ‘matig’, passend bij de diverse activiteiten. Het beleid hanteert verschillende activiteiten, waarbij voor gebieden rondom gebouwentrees (zone van 2,5m rondom entree) 'slenteren' geldt. Voor het overige gebied is de activiteitenklasse ‘doorlopen’ van toepassing. Daarnaast geldt dat deze norm moet worden

gehaald op basis van de bouwmassa, eventueel aangevuld met maatregelen op het eigen perceel. Bij hoge uitzondering zijn slechts maatregelen in de openbare ruimte acceptabel. Daarnaast geldt als gemeentelijk beleid voor windgevaar dat de kwalificatie ‘gevaarlijk’ in beginsel moet worden voorkomen.

Conform het gemeentelijk beleid is het in principe niet toegestaan om vegetatie te betrekken bij de beoordeling van de mate van windhinder en windgevaar. Gelijk aan het aangehaalde beleid van de gemeente Rotterdam is het ook binnen de gemeente Den Haag niet toegestaan om bijvoorbeeld bomen te betrekken bij de uiteindelijke beoordeling van het toekomstige windklimaat.

In het uitgevoerde onderzoek van Peutz d.d. 26-10-2022 is beschreven dat wordt gestreefd naar een goed, eventueel nog matig windklimaat. Daarbij is uitgegaan van de categorie slenteren bij de gebouwentrees. Voor het overige is de categorie doorlopen van toepassing. In paragraaf 3.3 is het verwachte windklimaat in de geplande bebouwingssituatie (bouw Escher Gardens excl. vegetatie openbare ruimte) beoordeeld, zie ook figuur f.3.4. Uit deze paragraaf blijkt dat, mits sprake is van een aangepast ontwerp van de torens, het aannemelijk is dat kan worden voldaan aan de gemeentelijke eis ten aanzien van een aanvaardbaar windklimaat, waarbij ook voldoende gebouwentrees passend binnen het gemeentelijk beleid kunnen worden gerealiseerd. Dit is ook beschreven in par. 5.12.2.2.4 van de toelichting van het bestemmingsplan. Het aangepaste ontwerp is de basis voor de bebouwingsopties zoals in de verbeelding en regels van het bestemmingsplan is vastgelegd. Eveneens blijkt uit het onderzoek dat in het gebied rond de geplande nieuwbouw geen overschrijding van het gevaarcriterium is te verwachten.

Conform de verbeelding en regels van het bestemmingsplan is het bovenbedoelde aangepaste ontwerp de basis voor het gebouwvolume dat mogelijk wordt gemaakt, bestaande uit een stedelijke laag van maximaal 25 meter, waarbij op het maaiveldniveau sprake is van overkraging van de openbare ruimte. De hoogbouw van het gebouwvolume bestaat uit twee torens op de stedelijke laag. Deze torens liggen terug van de gevelrand van de stedelijke laag. Hiermee wordt een verplichte setback geborgd. Bij de aanvraag omgevingsvergunning en het definitieve ontwerp van het bouwplan zal uit het bij het ontwerp behorende windonderzoek moeten blijken dat wordt voldaan aan de regels die in het bestemmingsplan t.a.v. het vereiste windklimaat wordt voldaan.

Gelet op bovenstaande kan worden geconcludeerd dat het aannemelijk is dat Escher Gardens zonder toepassing van vegetatie kan voldoen aan het Haagse windbeleid. Hierbij is rekening gehouden met de activiteit slenteren ter plaatse van de gebouwentrees en met de activiteit doorlopen voor de overige openbare ruimte. Ter borging hiervan is in de planregels een voorwaardelijke verplichting opgenomen en is op basis van de verbeelding de positionering van de torens, setback en afgeronde hoeken van de torens geborgd. In de conclusie van de toelichting van het bestemmingsplan, par. 5.12.2.3, tweede alinea, is de tekst op dit punt aangepast in de toelichting. Zie de ambtshalve wijzigingen van de toelichting in dit raadsvoorstel onder M; met betrekking tot de wijziging van deze paragraaf.

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

Gelet op het voorgaande adviseert het college de gemeenteraad om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

b. Zienswijze

“Wij vinden het echter moeilijk om te geloven dat dit werkelijk zo zal zijn. Daarbij komt dat vanwege de klimaatverandering er waarschijnlijk vaker harde wind en flinke stormen zullen komen. Dan is het onwaarschijnlijker dat de verwachting van bureau Peutz uitkomt. Of er ook in de (verdere)

toekomst de verwachte vermindering van windhinder door de bomen zal optreden, is wel zeer onzeker.”

Reactie:

Windhinder wordt getoetst aan gemeentelijk beleid en (op basis van de) geldende landelijke NEN-norm voor het beoordelen van windklimaat. Deze voldoen daarmee aan de huidige inzichten zoals die lokaal en nationaal worden gehanteerd.

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

Gelet op het voorgaande adviseert het college de gemeenteraad om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

c. Zienswijze

“Een ander punt is nog dat gedurende de bouw er waarschijnlijk nog geen bomen worden geplant. Dit leidt ertoe dat zeker als de hoogte van de torens toeneemt er mogelijk onaanvaardbare windhinder zal optreden.”

Reactie:

Zie het antwoord onder a. van deze zienswijze. De toepassing van vegetatie kan conform het gemeentelijk beleid niet meegewogen worden bij de beoordeling of sprake is van een aanvaardbaar windklimaat.

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

Gelet op het voorgaande adviseert het college de gemeenteraad om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

d. Zienswijze

Mobiliteit.

“De mobiliteit in de Waldorpstraat zal veranderen door het weren van doorgaand autoverkeer. De straat krijgt dan een heel ander karakter, het moet een stadsboulevard worden. Daardoor nemen de schadelijke effecten van geluid en luchtverontreiniging sterk af. Voor de bewoners/bezoekers van de Waldorpstraat betekent dit een aanzienlijke verbetering.

De gevolgen van deze maatregelen zijn echter negatief voor de Rijswijkseweg (gedeelte vanaf Rijswijkseplein tot aan de Neherkade), de Neherkade, en de Calandstraat. Volgens het MER zal er op deze wegen filevorming en veel vertraging optreden. Daardoor neemt de milieubelasting toe. Dit heeft lokaal zeer negatieve effecten op de gezondheid en leefbaarheid van de bewoners op deze locaties (MER pag. 18/239 en volgende). Op deze locaties is de milieubelasting door luchtkwaliteit en geluid namelijk nu al hoog. De luchtverontreiniging zal toenemen. Het treffen van mitigerende maatregelen vraagt speciale aandacht, omdat er geen normen zijn die bewoners beschermen tegen cumulatieve gezondheidseffecten vanuit verschillende milieuaspecten.

In de huidige situatie die onze bewoners dagelijks ervaren, staan er al vaak files op de genoemde wegen. Op deze locaties is de milieubelasting dus nu al hoog.

volgens de Toelichting bij de Regels (p. 71) is er maar een beperkt verschil in verkeersintensiteiten en is er daardoor geen effect op de doorstroming van het verkeer te verwachten. Ook het verschil in intensiteiten zal naar verwachting geen substantieel effect hebben op de afwikkeling van de kruispunten, die maatgevend zijn voor congestie.

In het MER, pag. 18, 19, worden maatregelen voorgesteld om de risico's op negatieve effecten te beperken. Het gaat om 3 maatregelen: onderzoek die maatregelen, zorg voor betere uitwerking en borging van de maatregelen, en monitor de daadwerkelijke ontwikkeling van de effecten tijdens de

uitvoering en in de eindsituatie. Dit laatste ook vanwege de onzekerheid over de wijze en mate waarin deze optreden. Hieraan wordt toegevoegd dat verkeersmodellen dit maar zeer beperkt kunnen voorspellen. Dit is dus een duidelijke waarschuwing dat niet zonder meer ervan kan worden uitgegaan dat er geen substantiële effecten zullen optreden op de genoemde locaties. Op de Neherkade is het geluidsniveau nu al vaak hoger dan waarvan bij de aanleg van de tunnel in deze weg is uitgegaan. Voor de Rijswijkseweg midden (dit is tussen de Waldorpstraat en de Neherkade) worden voor de avondspits in tabel 15.8 (pag. 175 van het MER) duidelijke overschrijdingen voorspeld.”

Reactie:

De benodigde afwaardering van de Waldorpstraat zal leiden tot verkeerseffecten in een groter gebied; zo wordt het drukker op de Neherkade. Zie hiervoor ook het onderzoek in het kader van het project-MER dat is samengevat in de toelichting paragraaf 5.4 Verkeer en parkeren en ter aanvulling hiervan de nieuw toegevoegde paragraaf 5.4.3 Onderzoekresultaten verkeer in relatie tot de afwaardering van de Waldorpstraat dat in dit raadsvoorstel is te vinden in onderdeel G van de ambtshalve wijzigingen van de toelichting. Er zijn generieke en flankerende maatregelen nodig om de negatieve effecten elders te beperken. Daarbij geldt dat er mobiliteitsmaatregelen in een breder gebied genomen moeten worden; zoals uitgewerkt in het Verkeersnetwerk CID-Binckhorst dat naar verwachting in het najaar van 2025 zal worden vastgesteld. Het voorliggende bestemmingsplan loopt hierop vooruit. Met een voorwaardelijke verplichting in artikel 3.7.1 is geborgd dat pas met de bouw mag worden gestart nadat het verkeersbesluit ten behoeve van de afwaardering van de Waldorpstraat is genomen.

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

Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen, en behoeft niet tot aanpassing van het bestemmingsplan te leiden.

e. Zienswijze

“Vraag: welke maatregelen kunnen er zo nodig worden getroffen zonder dat de bewoners van de Rijswijkseweg en het Schipperskwartier allerlei omwegen moeten zoeken om met de auto van en naar huis te rijden?”

Reactie:

Het is onderdeel van het eindbeeld dat er hoofdroutes zullen bestaan die door iedereen gebruikt worden. Er kunnen geen maatregelen genomen worden die alleen van toepassing zijn op de bewoners van de Rijswijkseweg en het Schipperskwartier. Zoals reeds onder punt d van deze zienswijze is beantwoord, zal de afwaardering van de Waldorpstraat leiden tot verkeerseffecten in een groter gebied. Er zullen generieke en flankerende maatregelen worden getroffen voor het gehele CID om de negatieve effecten, waaronder ook aan de Rijswijkseweg en het Schipperskwartier, te beperken. Zie ook punt d.

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

Deze reactie wordt ter kennisgeving aangenomen, en behoeft niet tot aanpassing van het bestemmingsplan te leiden.

f. Zienswijze

“De mogelijkheid om via de Waldorpstraat personen nabij het station af te zetten (Kiss and Ride) blijft bestaan (pag. 20 Ontwerpbestemmingsplan). De andere mogelijkheid om mensen af te zetten aan de centrum zijde van het station Hollands Spoor geeft nu ook al veel overlast, mede doordat dit

nauwelijks is voorzien in de openbare ruimte. Is een goede eenduidige oplossing mogelijk, waarbij vermeden wordt dat de centrumzijde nog meer wordt belast?”

Reactie:

De parkeerplaatsen voor verschillende doelgroepen, bijv. taxi, kiss & ride en mindervalideparkeerplaatsen buiten het bouwplan volgt in het ontwerp voor de buitenruimte. Het aantal benodigde parkeerplaatsen en de positionering wordt hierin meegenomen. Het plein aan de Waldorpstraat heeft in het voorliggende bestemmingsplan de bestemming 'Verkeer - Openbaar vervoerstation'. Dit nieuwe bestemmingsplan maakt deze inrichting, indien van toepassing op basis van het ontwerp voor de buitenruimte, in principe mogelijk.

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

Dit onderdeel van de zienswijze hoeft niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Geadviseerd wordt daarom om dit onderdeel van de zienswijze af te wijzen.

g. Zienswijze

Parkeren.

“Volgens de Nota Parkeernormen dienen er 250 parkeerplaatsen voor auto's te zijn binnen een loopafstand van 500 meter. Ze dienen 24 uur per dag en 24/7 beschikbaar te zijn. Voor de bewoners is de Q-park garage Laakhavens aangewezen. Bewoners krijgen geen parkeervergunning voor de straat. Voor bezoekers van Escher Gardens is naast de Q-park garage ook parkeren op straat beschikbaar. (p.72 Toelichting)

Vraag: *is er onderzoek gedaan naar hoeveel auto's nu al gemiddeld in de Q-park garage Laakhavens staan op een doordeweekse dag of avond? Zo ja, dan ontvangen we graag de resultaten van dit onderzoek.”*

Reactie:

Als ergens anders dan op eigen terrein wordt voorzien in de autoparkeereis, dient, in overeenstemming met de geldende parkeernota, door de ontwikkelaar worden aangetoond dat een alternatieve parkeervoorziening beschikbaar is die voldoet aan de voorwaarden die daarin worden gesteld. Deze overeenkomst is noodzakelijk voor het verkrijgen van een, voor de bouw benodigde omgevingsvergunning.

Met betrekking tot het gestelde over het parkeren op straat op p.72 van de toelichting wordt verwezen naar de aanvulling op het project-MER dat als bijlage is toegevoegd aan de toelichting. Daarin is op pagina 12 te lezen dat: *'De parkeereis is conform het vigerende parkeerbeleid. Het daadwerkelijk benodigde aantal parkeerplaatsen is afhankelijk van de omvang en de categorie van de te realiseren woningen. Het uitgangspunt is dat de extra parkeerplaatsen op eigen terrein of elders op privaat terrein moeten worden gerealiseerd en niet in de openbare ruimte. De ontwikkeling van woningen of voorzieningen mag niet leiden tot een sterke groei van de parkeerdruk op straat. Bewoners komen niet in aanmerking voor een bewoners- of bezoekersvergunning voor parkeren op straat.'*

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

Gelet op het voorgaande wordt de raad geadviseerd om dit onderdeel van de zienswijze deels gegrond en deels ongegrond te verklaren. Geadviseerd wordt om de onderstaande zinsnede uit paragraaf 5.4 Parkeren te schrappen:

“Voor bezoekers van Escher Gardens is, naast de Q-park garage, ook het parkeren op straat beschikbaar.”

h. Zienswijze

“We merken op dat ook andere ontwikkelaars en gebruikers van het gebied (o.a. POST NL, Odido, bewoners huidige appartementen Leeghwaterkade/Fijnjekade/Rijswijkseweg) gebruik maken dan wel voor de toekomst opteren voor gebruik van de Q-park garage Laakhavens.

De garage heeft natuurlijk een beperkte capaciteit.

Vraag: *hoe wordt het parkeren op straat geregeld? Op welk deel van de Waldorpstraat/Stadsboulevard mag op straat worden geparkeerd en voor hoeveel auto's zal er plaats zijn? Moet daarvoor parkeergeld worden betaald of worden er vergunningen verstrekt?”*

Reactie:

De parkeerplaatsen voor verschillende doelgroepen buiten het bouwplan volgt in het ontwerp voor de buitenruimte. De parkeereis is conform het vigerende parkeerbeleid. Het daadwerkelijk benodigde aantal parkeerplaatsen is afhankelijk van de omvang en de categorie van de te realiseren woningen. Het uitgangspunt is dat de extra parkeerplaatsen op eigen terrein of elders op privaat terrein moeten worden gerealiseerd en niet in de openbare ruimte. De ontwikkeling van woningen of voorzieningen mag niet leiden tot een sterke groei van de parkeerdruk op straat. Naast bewoners komen ook werknemers en bezoekers van de nieuwe woningen, kantoren, bedrijven en voorzieningen niet in aanmerking voor een bewoners- of bezoekersvergunning voor parkeren op straat. Voor mindervalideparkeerplekken wordt hiervoor bij het ontwerp van de openbare ruimte van de Waldorpstraat, rekening houdend met de knip in de Waldorpstraat, ruimte gereserveerd tenzij hiervoor in het gebouw een voorziening wordt getroffen.

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

Dit onderdeel van de zienswijze hoeft niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Geadviseerd wordt daarom om dit onderdeel van de zienswijze af te wijzen.

i. Zienswijze

Woonprogramma en voorzieningen.

*“Wij willen graag in de te bouwen torens een **mix van bewoners** zien. Wij weten uit informatie van de ontwikkelaars dat er op verzoek van de gemeente in een toren (bijna?) alleen kleine woningen voor studenten en starters zullen komen. In de andere toren komen ook wat grotere woningen die ook voor gezinnen geschikt zijn. Een te eenzijdige populatie is niet goed voor het integreren van bewoners in de wijk. Er zijn al veel woningen, bewoond door studenten in de buurt en we zien dus graag meer diversiteit in nieuwe bewoners in de wijk.”*

Reactie:

Op grond van het vigerende beleid zijn privaatrechtelijke afspraken gemaakt met de ontwikkelaar. Het bestemmingsplan geeft hier tevens invulling aan. Zo biedt Escher Gardens ruimte aan een mix van doelgroepen, waaronder studenten, starters, senioren en gezinnen. In Escher Gardens is conform het gemeentelijk beleid tenminste 30% sociaal opgenomen en tenminste 20% middeldure huur.

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

Dit onderdeel van de zienswijze hoeft niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Geadviseerd wordt daarom om dit onderdeel van de zienswijze af te wijzen.

j. Zienswijze

“Onder 4.4.10. Woonvisie Den Haag 2017-2030 wordt een toelichting op het woonprogramma gegeven. Van de 1.250 woningen mag maximaal 55 % (ca 700 woningen) kleiner dan 40m² zijn, zodat deze alleen geschikt lijken te zijn voor alleenstaanden en studenten. Minimaal 5% van de

woningen heeft minimaal 3 kamers is groter dan 70 m². Wij veronderstellen dat het minimum van 5% wel eens het maximum zou kunnen worden vanwege het economisch rendement.”

Reactie:

Dit volgt uit het woonbeleid van de gemeente. Met dit bestemmingsplan wordt hieraan voldaan. Het is aan de ontwikkelaar om eventueel meer dan 5% van de woningen ter realiseren met minimaal 3 kamers en groter dan 70m².

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

Dit onderdeel van de zienswijze behoeft niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Geadviseerd wordt daarom om dit onderdeel van de zienswijze af te wijzen.

k. Zienswijze

“In de Woonvisie Den Haag 2017-2030 is opgenomen dat gestreefd wordt naar een gemiddelde woningbouwproductie van: 30% sociale huur, 20% middel-dure huurwoningen en 25% middeldure koopwoningen. Van koopwoningen is in dit Ontwerpbestemmingsplan geen sprake.

Vraag: *wat geldt er voor deze 25% (koopwoningen) en de resterende 25%?”*

Reactie:

Het beoogde programma van Escher Gardens biedt maximaal 50% vrije sector woningen. Dit kunnen zowel huurwoningen als koopwoningen zijn.

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

Dit onderdeel van de zienswijze behoeft niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Geadviseerd wordt daarom om dit onderdeel van de zienswijze af te wijzen.

l. Zienswijze

*“Er is ook een behoefte aan **woningen voor ouderen**. Als er ouderen kunnen komen wonen in de torens, bevordert dat de doorstroming van ouderen naar kleinere woningen, waardoor er woningen voor gezinnen beschikbaar komen. Het is ook denkbaar dat in de torens bijvoorbeeld op een bepaalde verdieping een aantal ouderen kunnen wonen met een lichte zorgbehoefte. Misschien kan er onderling dan enige mantelzorg zijn, maar ook zou dat gunstig zijn voor het verlenen van zorg door thuiszorg of wijkzorg.”*

Reactie:

Het bestemmingsplan maakt woningen voor diverse doelgroepen mogelijk, waaronder ook zorgwoningen. Er is geen gemeentelijk beleid met betrekking tot het aantal zorgwoningen of een andere vorm van aanpasbaar bouwen. Het bestemmingsplan voldoet aan het van toepassing zijnde gemeentelijk woonbeleid.

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

Gelet op het voorgaande adviseert het college de gemeenteraad om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

m. Zienswijze

“In de toren waar veel studenten zullen wonen is het volgens ons nodig dat er goede beheersmaatregelen worden getroffen, zodat het gebouw niet binnen de kortste keren vervuult. We weten dat er in andere studentenflats daarover veel klachten zijn.”

Reactie:

Dit kan niet worden afgedwongen in de regels van het bestemmingsplan. Bij Escher Gardens komt op locatie een beheerteam dat dagelijks aanwezig is en de beheersmaatregelen zal treffen die nodig worden geacht.

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

Gelet op het voorgaande adviseert het college de gemeenteraad om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

n. Zienswijze

*“Een ander punt is nog dat er in Laakhavens verschillende **voorzieningen** zullen (moeten) komen, zoals huisartsenposten, een basisschool misschien, andere zorginstellingen, een bibliotheek e.d. Daarover zullen ook afspraken tussen de ontwikkelaars van de nieuwbouw in Laakhavens nodig zijn. We roepen de **gemeente** op daarbij de **regie te voeren**, zodat er een goede verdeling van de voorzieningen komt.”*

Reactie:

In 2023 heeft de gemeente een voorzieningenonderzoek voor het CID (RIS316628) uitgevoerd. Met dit voorzieningenonderzoek wordt inzicht gegeven in de additionele behoefte (in vierkante meters) aan maatschappelijke en commerciële voorzieningen in het CID. Het voorzieningenonderzoek voor het CID wordt elk jaar herijkt op basis van de verdere uitwerking van het CID. De behoefte wordt bepaald aan de hand van de nota Haagse richtinggevende normen maatschappelijke voorzieningen en groen 2024 (RIS317835). In deze nota zijn richtinggevende oppervlaktes voor diverse voorzieningen opgenomen, zoals primair en voorgezet onderwijs, sport, zorg en welzijn, kunst en cultuur, maar ook speelveldjes en gebruiksgroen in de openbare ruimte om te sporten.

Daarnaast monitort de gemeente de voortgang van het totale bouwprogramma in het CID. Hierbij worden de planvoorraad, de verleende vergunningen en de opgeleverde projecten continu en systematisch gemeten, getoetst en beoordeeld. Wijzigingen in de planvoorraad leiden tot wijzigingen in het benodigde oppervlak aan voorzieningen. Door dit vroegtijdig in beeld te brengen kan de gemeente actie ondernemen om het oppervlak aan voorzieningen tijdig bij te stellen.

In paragraaf 4.4.19 van het bestemmingsplan is onderbouwd (en tevens ambtshalve aangevuld in dit raadsvoorstel onder punt D van de wijzigingen op de toelichting) op welke manier invulling is gegeven aan de nota Haagse richtinggevende normen maatschappelijke voorzieningen en groen 2024 (RIS317835). In de nota zijn richtinggevende oppervlaktes voor diverse voorzieningen uitgangspunt bij de start van een dergelijk grootschalig project. Hierbij gaat het om primair en voorgezet onderwijs, sport, zorg en welzijn, kunst en cultuur, maar ook voldoende speelveldjes, en gebruiksgroen in de openbare ruimte om te sporten. De richtinggevende oppervlaktes zijn niet bedoeld als bindende norm. Wel zijn ze bedoeld om bij gebiedsontwikkelingen aan de voorkant globaal onderbouwde ruimte- en investeringsclaims te kunnen doen (RIS307513, p. 5). Toepassing van de normen op individuele bouwprojecten heeft zijn beperkingen, omdat veel voorzieningen op een hoger schaalniveau (buurt, wijk of stadsdeel) worden georganiseerd. Inzet is om voldoende aanbod op het juiste schaalniveau te realiseren, gekoppeld aan de grote gebiedsontwikkelingen. Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om voldoende voorzieningen te realiseren. Hierbij wordt opgemerkt dat volgens vaste rechtspraak van de Afdeling bestuursrecht van de Raad van State (zie bijvoorbeeld de uitspraak van 21 oktober 2015, ECLI:NL:RVS:2015:3213 en 15 januari 2014, ECLI:NL:RVS:2014:164)) voor de beoordeling of gevreesd moet worden voor een (duurzame) ontwrichting van het voorzieningenniveau doorslaggevend is of inwoners van een bepaald gebied niet langer op een aanvaardbare afstand van

hun woning kunnen voorzien in hun eerste levensbehoefte. Alleen een mogelijke ontwrichting ten aanzien van eerste levensbehoeften wordt ruimtelijk relevant geacht. Een aantasting van het voorzieningenniveau van andere behoeften is op zichzelf geen reden om planologische medewerking aan een besluit te weigeren.

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

Binnen het voorliggende bestemmingsplan wordt passend bij bovenstaande werkwijze ruimte gereserveerd voor onder andere eerstelijnszorg. Geadviseerd wordt daarom om dit onderdeel van de zienswijze af te wijzen.

o. Zienswijze

“In het plan wordt veel aandacht besteed aan groen. Wij zien graag dat groen wat reeds kan worden aangelegd, zonder de verschillende bouwprojecten 'in de weg te zitten' voorrang krijgt. In ieder geval geldt dit voor de Campus HHS, maar mogelijk zijn er ook mogelijkheden bij het Laakhavenpark.

Vraag: *Ziet de gemeente hiertoe mogelijkheden en welke?”*

Reactie:

Er wordt momenteel aan het ontwerp van de buitenruimte voor het gebied gewerkt en aan de ontwikkelstrategie Laakhavens inclusief een faseringsdraaiboek. Hier zal worden gekeken of er delen reeds uitvoerbaar zijn voor de realisatie van bouwprojecten. Daarbij wordt gekeken of er in Laakhavens plekken zijn waar tijdelijk groen kan worden gerealiseerd.

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

Gelet op het voorgaande wordt de raad geadviseerd om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren, het valt buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan.

p. Zienswijze

“Vraag: *Zijn de mogelijkheden voor verticaal groen onderzocht?”*

Reactie:

Dit is voldoende geborgd in het bestemmingsplan. In artikel 3.5, onder l van de regels is de voorwaarde opgenomen dat een omgevingsvergunning niet eerder wordt verleend, dan wanneer conform het Puntensysteem groen- en natuurinclusief bouwen Den Haag' voldoende punten worden behaald voor o.a. gevelmaatregelen. Het eventueel toepassen van groene gevels kan bijdragen aan het behalen van het minimaal aantal benodigde punten. Het is aan de initiatiefnemer welke maatregelen hij treft om hieraan te voldoen.

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

Gelet op het voorgaande adviseert het college de gemeenteraad om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

q. Zienswijze

3. Leefomgeving.

De Provincie (4.2.1) geeft zes richtinggevende ambities aan in de fysieke leefomgeving. Blijkens het Ontwerpbestemmingsplanen de bijlagen wordt de provinciale ambitie "gezonde en aantrekkelijke leefomgeving" niet gehaald, aangezien de normen voor geluid, fijnstof, bezonning en wind moeten worden opgerekt om het plan mogelijk te maken. Een leefomgeving wordt niet gezond door het

oprekken van de normen.

Vraag: Hoe kan het plan worden aangepast om wel een gezonde leefomgeving te bereiken?

Reactie:

Er wordt niet nader gespecificeerd welke Provinciale normen moeten worden opgerekt. Het bestemmingsplan voldoet aan de geldende wet- en regelgeving met betrekking tot geluid, fijnstof, bezonning en wind, daar is aan getoetst. Voorts is in de Netwerkstrategie CID Binckhorst aandacht besteed aan de toetsing van de diverse onderwerpen die betrekking hebben op de leefomgeving. Een aanpassing van het bestemmingsplan op deze punten is derhalve niet nodig.

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

Deze zienswijze wordt ter kennisgeving aangenomen en behoeft niet tot aanpassing van het bestemmingsplan te leiden.

r. Zienswijze

3. Algemeen.

“Het beoordelen van een dergelijk omvangrijk ontwerpbestemmingsplan vergt van bewoners en bewonersorganisaties veel inzet en specifieke expertise. Deze inzet en specifieke expertise is vaak niet (in voldoende mate) aanwezig en brengt ons bij de vraag of de gemeente wil overwegen om bewonersorganisaties (financieel) in staat te stellen om op sommige onderwerpen deskundige contra- expertise te vragen.”

Reactie:

Vanwege strijd met het gelijkheidsbeginsel is het niet mogelijk om enkel bewonersorganisaties tegemoet te komen. Het is niet financieel haalbaar voor de gemeente om alle belanghebbenden met contra-expertise bij te staan.

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

Gelet op het voorgaande adviseert het college de gemeenteraad om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

s. Zienswijze

“Er wordt in het Ontwerpbestemmingsplan begrijpelijkerwijze uitgegaan van prognoses. Wij hechten er zeer aan dat deze prognoses tot minimaal vijf jaar na realisatie (jaarlijks) worden getoetst en de resultaten hiervan worden gepubliceerd. Bij sterke (negatieve)afwijkingen van de prognoses moeten maatregelen worden voorgesteld om de nadelige effecten hiervan te ondervangen.”

Reactie:

Voor een bestemmingsplan wordt in de regel uitgegaan van prognoses in onderzoeken met een duur van tien jaar. Voor de onderzoeken in het kader van de project-MER en het bestemmingsplan is uitgegaan van een worstcase-scenario, op grond van de maximale mogelijkheden in de planregels, de nadelige effecten zijn daarmee voor zover mogelijk ondervangen.

Op grond van de Wro. geldt geen wettelijke verplichting om na vaststelling jaarlijks opnieuw te toetsen en resultaten te publiceren. In Den Haag wordt wel een algemene monitoring van milieuaspecten uitgevoerd.

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

Gelet op het voorgaande adviseert het college de gemeenteraad om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

t. Zienswijze

“De toetsing van dit Ontwerpbestemmingsplan aan de Structuurvisie CID Den Haag (RIS 311821) ontbreekt in dit concept. M.b.t. de woonambities uit de Structuurvisie CID wordt in het Ontwerpbestemmingsplan bijvoorbeeld niet omschreven hoe de woningen voor de brede doelgroep (studenten, starter, samenwonende stellen, empty-nesters, ouderen en stadsgezinnen) worden voorzien. En ook 'voorzieningen op peil' (Structuurvisie) wordt niet uitgewerkt.”

Reactie:

Zie in dit kader de reacties van deze zienswijze bij i, j, k l, en m.

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

Gelet op het voorgaande adviseert het college de gemeenteraad om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

u. Zienswijze

“We zien in het Ontwerpbestemmingsplan niets terug van antwoorden of verwerking van de eerder gestelde vragen op de informatiebijeenkomst d.d. 14 oktober 2022 en door de Vrienden van Den Haag ingesproken punten (Commissie Ruimte op 8 mei 2019).”

Reactie:

Door reclamant is niet nader gespecificeerd welke antwoorden, gestelde vragen en ingesproken punten hier worden bedoeld. Er zijn vanuit de Raadscommissie 2019 geen toezeggingen bekend. Er zijn algemene stellingen gedeponereerd, deze geven geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. Voorts zijn de onderstaande vragen gesteld tijdens de informatiebijeenkomst op 14 oktober 2022:

- “- Worden de mensen die aan de bijeenkomst hebben meegedaan meegenomen in het verspreidingsgebied van het bestemmingsplan?*
- Hoeveel parkeerruimte is er voorzien in het gebouw?*
- Wat zijn de gevolgen voor de parkeerdruk in de wijk?*
- Is er rekening gehouden met privé buitenruimtes? Zijn er bijvoorbeeld balkons?*
- Hoeveel buitenruimte kan er gerealiseerd worden op de daktuinen?*
- Wordt er per project in het gebied een bestemmingsplan gemaakt?*
- Hoeveel etages komen er?*
- Hoe blust de brandweer een brand in zo'n hoog gebouw?*
- Waar gaat het verkeer naartoe? En wat zijn de gevolgen voor de Vaillantlaan en Neherkade?*
- Is er regie binnen de gemeente over de plaatsing van voorzieningen in gebouwen zoals Escher Gardens?*
- Heeft de gemeente overzicht over de gereserveerde vierkante meters voor voorzieningen om de vraag te waarborgen?*
- Wat wordt het gevelmateriaal in dit gebouw?*
- Kan het zwembad dat voor het brandblussysteem gebruikt wordt, ook als zwembad gebruikt worden? “*

In de beantwoording van deze zienswijze worden bovenstaande vragen in de volgende punten beantwoord: zie onderdeel d met betrekking tot verkeer, zie punt g met betrekking tot parkeren, zie punt “n” met betrekking tot voorzieningen, zie punt “q” en “z” met betrekking tot leefbaarheid.

Verder zijn er vragen gesteld die te maken hebben met de uitwerking van het ontwerp zoals gevelmateriaal, hoeveel etages en balkons. Definitieve keuzes hierover worden gemaakt in de uitwerking van het definitieve ontwerp voor het bouwplan rekening houdend met het Beeld Kwaliteitsplan Laakhavens Hollands Spoor. Onderwerpen op het gebied van Veiligheid zijn voorts geregeld in het bouwbesluit (waar ook een toets door de brandweer onder valt, hier dient aan te worden voldaan en zal aan worden getoetst bij de vergunningaanvraag).

Tot slot op de vraag hoe mensen worden meegenomen in het verspreidingsgebied, het volgende. Tijdens de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan Escher Gardens is een inloopavond voor het bestemmingsplan georganiseerd. Vervolgens heeft na de indiening van zienswijzen een gesprek plaatsgevonden met reclamanten waar de gemeente de beantwoording mondeling heeft toegelicht.

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

Gelet op het voorgaande adviseert het college de gemeenteraad om dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

v. Zienswijze

“De onderbouwing van de voorgestelde bouwhoogten ontbreekt; alternatieven (zijn er andere bouwmassa's mogelijk om het gewenste doel te bereiken?) zijn niet onderzocht en getoetst. Zo worden door de keuze voor hoge woontorens al bij voorbaat vormen van wonen uitgesloten, waardoor de doelstelling van een brede doelgroep niet wordt gehaald.”

Reactie:

In de NvU HS Kwartier staan verschillende uitgangspunten geformuleerd voor de stedenbouwkundige opbouw voor het HS Kwartier, waaronder Escher Gardens. Daarin staat de volgende uitleg aangaande de hoogbouwcompositie: *‘Centraal in deze gebiedsontwikkeling staat de ambitie om Laakhavens een vanzelfsprekend deel van het Haagse centrum te maken. Visueel komen de buurten aan weerszijde van het spoor dicht bij elkaar door de hoogteaccenten die aan beide zijden van het spoortalud gesitueerd zijn. De hoogbouw en de skyline die hiermee versterkt wordt, werkt in overdrachtelijke zin mee aan de verbinding van HS Kwartier met de binnenstad van Den Haag en de andere polen van het Central Innovation District. (p20)*

De hoogbouwvolumes staan niet strak in het gelid maar verspringing zorgt voor steeds veranderende zichtlijnen. (p21)’

Conform de Haagse Hoogbouwnota kent Escher Gardens een opbouw van een stedelijke laag tot 25 meter. Daar bovenop worden, middels een setback, torens geplaatst. Door de setback wordt de beleving op straatniveau bepaald door de plint en stedelijke laag en wordt windhinder zoveel mogelijk voorkomen.

In de NvU HS Kwartier worden de stedenbouwkundige uitgangspunten beschreven, zoals:

- *De bebouwing aan de Waldorpstraat volgt in de basis de rooilijn van bestaande Mondriaangebouw. De rooilijn is daarbij altijd parallel aan de Waldorpstraat.*
- *Er is een uiterste rooilijn voor de plint én een uiterste rooilijn voor de ‘stedelijke laag’ gedefinieerd.*
- *De uiterste rooilijn voor de plint biedt een gegarandeerde maat van het profiel Waldorpstraat, met verblijfsgebied, groenstructuur en verkeersruimte.*
- *De uiterste rooilijn voor de ‘stedelijke laag’ bepaalt de maximale uitkraging van de bebouwing. Deze volgt de opzet van de bouwmassa en arcade van het Mondriaangebouw (p.27).*

Het ontwerp voor Escher Gardens is gebaseerd op deze uitgangspunten, waarbij een optimalisatie heeft plaatsgevonden ter verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Zoals de aanpassing van de volumes om de windsituatie te verbeteren en het inpandig kunnen oplossen van logistiek, zodat de plint aan de Waldorpstraat volledig gericht kan zijn op de openbare ruimte.

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

Dit onderdeel van de zienswijze hoeft niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Geadviseerd wordt daarom om dit onderdeel van de zienswijze af te wijzen.

w. Zienswijze

“Hoe hoger de gebouwen, hoe ongunstiger het materiaalgebruik, waardoor de duurzaamheidsdoelstellingen moeilijker te halen zijn.”

Reactie:

Duurzaamheid is meer dan alleen materiaalgebruik. Den Haag wil in 2030 een klimaatneutrale stad zijn. Ontwikkelingen zoals Escher Gardens bieden kansen om een toekomstbestendige energievoorziening en gezond woon- en werkklimaat te realiseren en zo de CO₂ uitstoot van de stad te verlagen. Ook biedt dit project kansen voor een klimaatbestendig en natuurinclusief ontwerp, hergebruik van materialen en bouwtechnieken waarmee elementen en grondstoffen in de toekomst eenvoudiger hergebruikt kunnen worden. De ontwikkeling in het plangebied draagt bij aan de transitie richting schone mobiliteit door verdichting nabij een intercystation en het 'knippen' van de Waldorpstraat voor motorvoertuigen waarmee alternatieve vormen van vervoer worden gestimuleerd. Daarnaast is in de anterieure overeenkomst een inspanningsverplichting opgenomen voor de ontwikkelaar om te voldoen aan de duurzaamheidsambities, waarmee het behalen van een GPR-score van minimaal 8 of BREAAAM-certificering excellent (4 sterren) wordt nagestreefd. Het is niet zo dat zodra er hoger wordt gebouwd, ook het materiaalgebruik ongunstig uitvalt. Uiteraard is dan meer materiaal nodig. Echter gaat de GPR-score per bruto vloeroppervlak. In hoogbouw is het nog steeds mogelijk om duurzaam met materialen om te gaan, denk aan biobased materialen zoals hout voor afwerking en duurzaam isolatiemateriaal, maar ook aan prefab bouwen. De duurzaamheidsdoelstellingen dienen ook breder te worden bekeken dan enkel materiaalgebruik. Zo kan er in de nieuwste GPR-methodiek energie en milieu (waaronder materiaalgebruik) gezamenlijk worden bekeken in de scoring. Dit resulteert voor hoogbouw in een eerlijkere score. Hiermee is de ambitie van een GPR-score van 8 heel goed haalbaar.

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

Dit onderdeel van de zienswijze hoeft niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Geadviseerd wordt daarom om dit onderdeel van de zienswijze af te wijzen.

x. Zienswijze

“Een stedenbouwkundig en belevingsonderzoek naar het effect van de hoge torens ontbreekt.”

Reactie:

Conform de Haagse Hoogbouwnota kent Escher Gardens een opbouw van een stedelijke laag tot 25 meter. Daar bovenop worden, middels een setback, torens geplaatst. Door de setback wordt de beleving op straatniveau bepaald door de plint en stedelijke laag en is uitgegaan van het zoveel mogelijk voorkomen van windhinder.

Voorts maakt Escher Gardens onderdeel uit van de integrale gebiedsontwikkeling uit de gebiedsagenda Holland Spoor/Laakhavens die in 2018 door de raad is vastgesteld. Laakhavens Hollands Spoor is onderdeel van CID en is opgenomen in de Structuurvisie CID (2021). De

stedenbouwkundige uitgangspunten voor Escher Gardens zijn opgenomen in de Nota van Uitgangspunten Hollands Spoor Kwartier 2019, onder de toenmalige naam K&R Kavel. Zie ook het antwoord op punt a en e van zienswijze Stichting SOS Den Haag.

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

Dit onderdeel van de zienswijze hoeft niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Geadviseerd wordt daarom om dit onderdeel van de zienswijze af te wijzen.

y. Zienswijze

“Op welke wijze wordt in dit Ontwerpbestemmingsplan rekening gehouden met de wensen van de potentiële nieuwe bewoners van dit gebied.

Vraag: *Is hier onderzoek naar gedaan?”*

Reactie:

In de regels is reeds opgenomen dat er toekomstige voorzieningen moeten worden gerealiseerd voor de toekomstige bewoners.

Op basis van het gemeentelijk beleid Richtinggevende normen t.b.v. voorzieningen wordt voor de totale gebiedsontwikkeling van Laakhavens bepaald welke voorzieningen in welke mate en op welke locatie benodigd zijn. Aan de richtinggevende normen liggen diverse onderzoeken ten grondslag, waarbij op basis van referentiewijken en G4-vergelijkend onderzoek normen zijn bepaald. Specifiek voor het CID, waar ook deze locatie onder valt, is daarvoor ook het voorzieningenonderzoek CID uitgevoerd. Ten behoeve van het realiseren van een gedeelte hiervan en specifiek voor de nieuwe bewoners van Escher Gardens is in artikel 3.5 van het bestemmingsplan een minimale eis opgenomen voor zowel eerstelijnszorg als ook aan de woonfunctie ondergeschikte functies gericht op ontmoeting en ontspanning, zoals sportfaciliteiten, muziekruimtes, werkplekken en studieplekken.

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

Dit onderdeel van de zienswijze hoeft niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Geadviseerd wordt daarom om dit onderdeel van de zienswijze af te wijzen.

z. Zienswijze

“Een Leefbaarheidseffectrapportage ontbreekt.”

Reactie:

Het is geen juridische verplichting om een leefbaarheidseffectrapportage bij een bestemmingsplan op te stellen. In het kader van de MER is naar de leefbaarheid gekeken zoals bijvoorbeeld windhinderonderzoek, bezonningsonderzoek en geluidsonderzoeken.

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

Dit onderdeel van de zienswijze hoeft niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Geadviseerd wordt daarom om dit onderdeel van de zienswijze af te wijzen.

aa. Zienswijze

“Het Beeldkwaliteitsplan en het integrale plan buitenruimte (4.4.1.2) zijn nog in ontwikkeling. De verfijning uit de nota Haagse Hoogbouw lijkt hier te ontbreken, evenals de eisen aan multifunctioneel bouwen.”

Reactie:

Het Beeldkwaliteitsplan Laakhavens Hollands Spoor heeft tot 2 mei 2024 ter inzage gelegen en is reeds vastgesteld voorafgaand aan de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan. Toelichting opbouw van torens gebaseerd op Haagse Hoogbouwnota.

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

Dit onderdeel van de zienswijze hoeft niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Geadviseerd wordt daarom om dit onderdeel van de zienswijze af te wijzen.

bb. Zienswijze

*“Het opknippen in deelplannen voor de herontwikkeling van Laakhaven houdt grote risico's in voor het slechts ten dele realiseren van de ambities, terwijl er wel sprake is van een onderlinge afhankelijkheid voor de voorzieningen en programmering.
Bewonersoverleg Leeghwaterkade, Fijnjekade e.o. (BOLF)”*

Reactie:

De Ontwikkelvisie Laakhavens is op 1 december 2022 door de raad vastgesteld. De Nota van Uitgangspunten Hollands Spoor Kwartier is in dit document opgenomen. Daarnaast is de gemeente bezig met het opstellen van de Ontwikkelstrategie, het Beeldkwaliteitsplan en het Buitenruimteplan. Deze vier documenten vormen tezamen het integrale toekomstplan voor Laakhavens Hollands Spoor. Door de omvang van de bouwplannen in Laakhavens is het niet mogelijk deze in één keer te realiseren. Bovendien zijn door de fasering in de uitvoering de risico's behapbaar en dus kleiner. Verder vindt op CID niveau jaarlijkse monitoring plaats van o.a. voorzieningen.

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

Dit onderdeel van de zienswijze hoeft niet te leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Geadviseerd wordt daarom om dit onderdeel van de zienswijze af te wijzen.

o8. 10747812 Bewonersvereniging Buurtstation

De zienswijze van Bewonersvereniging Buurtstation op 25 januari 2024 ingediend en valt daarmee buiten de formele termijn van de zienswijzeprocedure. Om deze reden is deze zienswijze niet ontvankelijk verklaard en zal geen inhoudelijke behandeling hiervan plaatsvinden.

ADVIES COMMISSIE MER

Er is een eerste advies gegeven door de Commissie m.e.r. op het bestemmingsplan (zie bijlage 13). Als antwoord daarop is een aanvulling op het project-MER opgesteld (zie bijlage 14). De Commissie m.e.r. heeft hier een eindadvies voor gegeven (zie bijlage 15). Er is door het bevoegd gezag een reactie opgesteld op dit advies zie bijlage 17. De laatste drie genoemde documenten zijn tevens opgenomen als bijlage (zie bijlage 1, 2 en 3) bij dit raadsvoorstel.

ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in een actueel juridisch planologisch kader voor het plangebied Escher Gardens, waarmee in de realisatie van een gemengd stedelijk programma met onder andere woningen wordt voorzien. In dit kader dient beoordeeld te worden of er sprake is van een bouwplan als bedoeld in art.6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Als bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, van de wet, wordt aangewezen een bouwplan voor:

- a. de bouw van een of meer woningen;

- b. de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- c. de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1.000 m² bruto vloeroppervlakte met één of meer woningen;
- d. 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;
- e. de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen, die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.500 m² bruto vloeroppervlakte bedraagt;
- f. de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m².

Afdeling 6.2 Grondexploitatie, Artikel 6.2.1 Bro

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

- g. een gemeentelijke grondexploitatie, waarbij sprake moet zijn van gemeentelijke gronduitgifte;
- h. meerwaardesuppletie via de erfpachtcanon;
- i. 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. De ontwikkeling is een initiatief van een ontwikkelaar. De gemeente Den Haag en de ontwikkelaar hebben een anterieure overeenkomst gesloten. De kosten die verband houden met de planprocedure, alsmede planschade en kosten voor ingrepen in de openbare ruimte, zijn verzekerd via het aangaan van deze Overeenkomst.

Gezien het bovenstaande wordt de beoogde ontwikkeling economisch uitvoerbaar geacht. Naast de ontwikkeling van het bouwplan 'Escher Gardens' is sprake van herinrichting van de openbare ruimte'. Voor de kosten hiervan is in 2021 door de raad gemeentelijke cofinanciering beschikbaar gesteld (Collegevoorstel Investeren in een groen Hollands Spoor Kwartier, RIS309486).

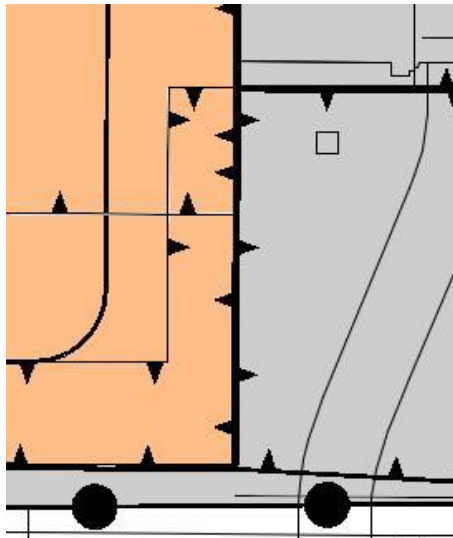
STAAT VAN WIJZIGINGEN

Ambtelijke wijzigingen

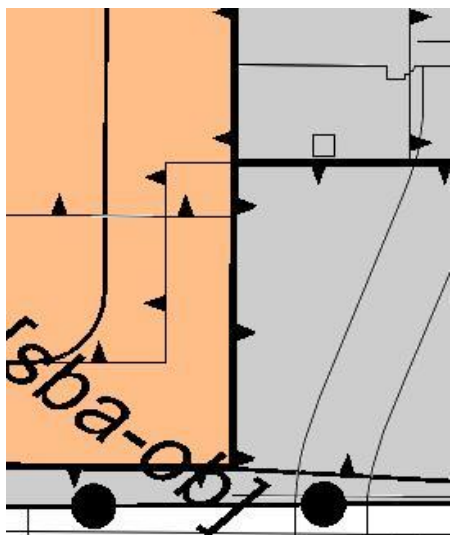
Verbeelding

A. Aanpassing specifieke bouwaanduiding overbouwing

Ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan wordt de specifieke bouwaanduiding Overbouwing ingekort en gelijk gemaakt met het bouwvlak stationsgebouw. De wijziging ziet er als volgt uit:



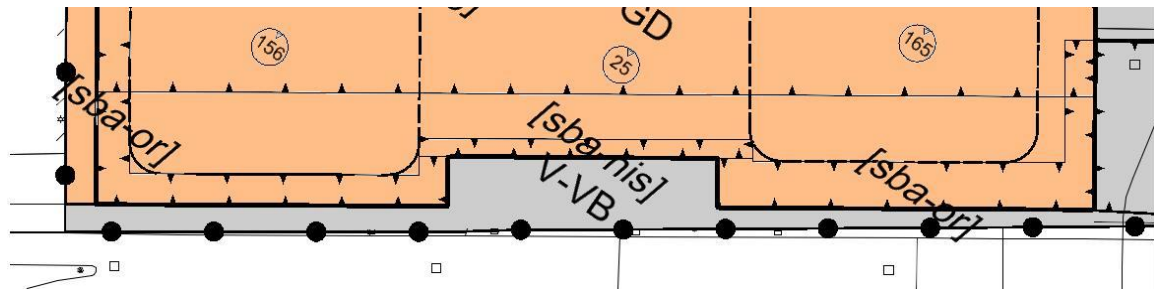
Verbeelding ontwerpbestemmingsplan Escher Gardens



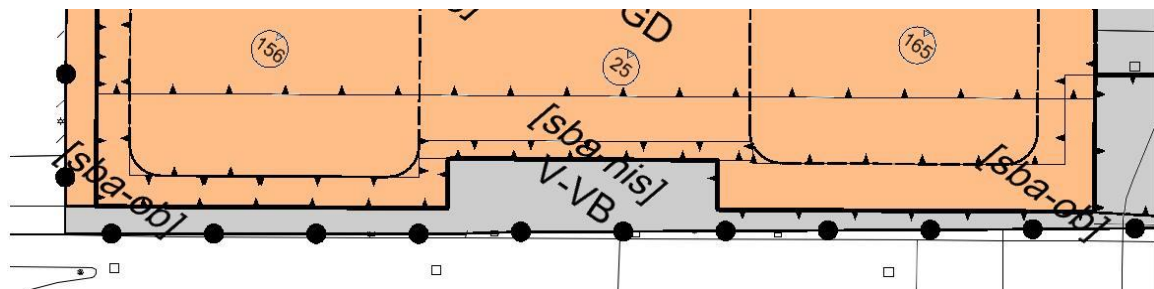
Definitief wijzigingsvoorstel bestemmingsplan Escher Gardens

B. Aanpassing Specifieke bouwaanduiding openbare ruimte [SBA-OR]

Ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan wordt de Specifieke bouwaanduiding openbare ruimte [SBA-OR] gewijzigd in specifieke bouwaanduiding overbouwing [SBA-OB]. De wijziging ziet er als volgt uit:



Verbeelding ontwerpbestemmingsplan Escher Gardens



Definitief wijzigingsvoorstel bestemmingsplan Escher Gardens

Regels

A. Toevoeging definitie ‘footprint stedelijke laag’

Ter verduidelijking van de ingevolge de regels toegelaten functie Footprint stedelijke laag, stellen wij u, onder doornummering van de overige begripsbepalingen, voor aan artikel 1 toe te voegen:

1.51 footprint stedelijke laag

de buitenste bebouwingscontour van de stedelijke laag van het gebouw.

B. Toevoeging definitie ‘hoogbouw’

Ter verduidelijking van de ingevolge de regels toegelaten mogelijke bebouwing ‘Hoogbouw’, stellen wij u voor, onder doornummering van de overige begripsbepalingen, aan artikel 1 toe te voegen:

1.62 hoogbouw

bouwblok/gebouw met een hoogte van minimaal 50 meter.

C. Wijziging definitie art. 1.86 onderbouw

Gelet op het feit dat er in het bestemmingsplan met een andere peilmaat wordt gewerkt is de begripsomschrijving van onderbouw als volgt aangepast:

1.86 onderbouw:

een gedeelte van een gebouw dat zich onder de eerste bouwlaag bevindt en bestaat uit een of meerdere bouwlagen

D. Toevoeging definitie ‘voor de bestaande bedrijfsvoering benodigde milieuruimte’

Ter verduidelijking van de aan de regels toegevoegde afwijkingsmogelijkheden ten behoeve van geluid onder 3.3 sub a stellen wij voor, onder doornummering van de overige begripsbepalingen, de volgende definitie aan de algemene begripsbepalingen toe te voegen:

1.119 voor de bestaande bedrijfsvoering benodigde milieuruimte:

de milieuruimte die een bedrijf nodig heeft om de bestaande bedrijfsvoering voort te kunnen zetten. Deze milieuruimte wordt voor het stationsgebouw beschreven in onderzoek omroepinstallatie Station Den Haag HS, opgenomen als bijlage 11 bij de toelichting, voor het emplacement zijn de voorschriften van de omgevingsvergunning milieu van toepassing.

E. Wijziging definitie peil

Als gevolg van de hoogteverschillen in de Waldorpstraat dient de definitie van peil als volgt gewijzigd te worden:

1.98 Peil

- a. De hoogtes voor zover aangegeven op de verbeelding zijn uitgedrukt in meters NAP, waarbij peil = +2,5 NAP;*
- b. in de overige gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld;*

F. Toevoeging definitie ‘stedelijke laag’

Abusievelijk is geen begripsbepaling opgenomen voor de ingevolge de regels toegelaten functie Stedelijke laag. Onder doornummering van de overige begripsbepalingen stellen wij u voor aan artikel 1 toe te voegen:

1.116 stedelijke laag:

de onderste lagen van een bouwblok met hoogbouw dat ervoor zorgt dat een bouwblok goed aansluit bij de schaal van de omringende stad: de bebouwing tot een hoogte van maximaal 25 meter.

G. Wijzigingen artikel 3.1 Bestemmingsomschrijving

Ten behoeve van het realiseren van meer flexibiliteit, is de op de tweede bouwlaag toegestane functie Wonen in de bestemmingsomschrijving aangevuld met de mogelijkheid tot daartoe behorende ondergeschikte functies. Naar aanleiding van een wijziging als gevolg van zienswijzen, is het artikel voorts aangevuld met mindervalide parkeervoorzieningen die zijn toegestaan op het maaiveld en t/m twee lagen en onder maaiveld. Daarnaast is, om recht te doen aan de huidige situering van de K+R kavel, de situering van de ongebouwde parkeervoorziening in de regels gewijzigd van de eerste twee bouwlagen naar op het maaiveld. Aan het artikel is het maaiveld toegevoegd ter aanduiding van de situering van de ongebouwde parkeervoorziening en mindervalideparkeerplekken. Tot slot worden de leden na sub h opnieuw doorgenummerd omdat deze in het ontwerpbestemmingsplan abusievelijk verkeerd vermeld stonden. De wijzigingen zien er als volgt uit:

uitsluitend in en boven de tweede bouwlaag:

- e. wonen, inclusief daartoe behorende ondergeschikte functies;*

uitsluitend in de eerste bouwlaag en tweede bouwlaag:

- f. horeca in de categorieën licht en middelzwaar volgens de Staat van horeca-categorieën;*
- g. lobby's ten behoeve van boven de plint gelegen functies;*

uitsluitend vanaf de eerste bouwlaag tot een maximale hoogte van 25 meter:

- h. sportvoorzieningen;*
- i. cultuur en ontspanning waaronder uitsluitend wordt begrepen:*
 - 1. atelier;*
 - 2. creativiteitscentrum;*
 - 3. tentoonstellingsruimte.*

de bouwlagen onder maaiveld mogen uitsluitend gebruikt worden voor:

- j. fietsparkeren;*
- k. technische functies;*
- l. mindervalide parkeervoorzieningen;*

uitsluitend op het maaiveld:

- m. ongebouwde parkeervoorzieningen;*
- n. mindervalide parkeervoorzieningen;*

H. Wijziging artikel 3.2.1 sub D Gebouwen

In navolging van de aanpassing van het vlak op de plankaart van sba-or in sba-ob, dient ook in de regels recht te worden gedaan aan de beoogde situatie, en dient de Specifieke bouwaanduiding openbare ruimte [SBA-OR] te worden gewijzigd in de specifieke bouwaanduiding overbouw [SBA-OB]. Wij stellen u derhalve voor artikel 3.2.1 onder d als volgt te wijzigen:

3.2.1 d: in uitzondering op het bepaalde onder 'b' dient ter plaatse van de bouwaanduiding "specifieke bouwaanduiding - overbouw" (sba – ob) een overbouwde onderdoorgang ter breedte van de aanduiding in stand te worden gehouden en mag geen bebouwing worden opgericht tot een hoogte van 9 meter. De ruimte onder deze hoogte dient publiekelijk toegankelijk te zijn;

I. Wijziging artikel 3.2.1 sub k Gebouwen

Het in het ontwerp-bestemmingsplan opgenomen artikel 3.2.1 sub k ziet op een gevelmaatregel die erin voorziet dat ramen of deuren kunnen worden opengezet zonder dat er teveel geluid binnen komt. Omdat deze geluidsafschermende voorzieningen worden geplaatst voor de te openen delen kan dit het 'buitengevoel' van bewoners beperken, dat bij calamiteiten vluchten via de buitengevel onmogelijk maakt. Naar aanleiding van de definitieve geluidsonderzoeken en het borgen van een goed woon- en leefklimaat wordt voorgesteld om artikel 3.2.1 sub k zodanig te wijzigen dat per verblijfsgebied maximaal 1 raam wordt voorzien van een geluidsafschermende voorziening, waarbij bewoners kunnen kiezen om te spuien (het openen van ramen) via het afgeschermd of niet afgeschermd raam. Voorgesteld wordt om art. 3.2.1 sub k als volgt te wijzigen:

k. bij het realiseren van woningen binnen onderhavige bestemming dient voor elke woning vanaf een bouwhoogte van 25 meter op één of meerdere te openen delen in de uitwendige scheidingsconstructie die direct grenzen aan een verblijfsgebied en die voldoende spuicapaciteit hebben voor het verblijfsgebied, het geluidsniveau Lden ten gevolge van het spoorweglawaai, rekening houdend met het actuele geluidproductieplafond, ten hoogste 58 Lden te bedragen;

J. Wijziging artikel 3.2.1 sub i

Vanwege een verwijzing naar gedateerd beleid, inzake het ontheffingenbeleid (RIS20405), wordt het artikel als volgt gewijzigd:

3.2.1 i: woningen en andere geluidsgevoelige functies (scholen, kinderdagverblijven en zorgfuncties) zijn alleen toegestaan, indien:

- 1. de geluidsbelasting op de gevels niet hoger is dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde, of;*
- 2. hiervoor een hogere grenswaarde is vastgesteld en woningen voldoen aan het 'beleid hogere grenswaarden Wet geluidhinder 2011' of;*

3. *de gevels doof worden uitgevoerd.*

K. Schrappen artikel 3.2.1 sub l

Artikel 3.2.1 sub l heeft betrekking op de cumulatie van verschillende geluidbronnen. Uit het uitgevoerde geluidsonderzoek volgt dat het doorgaande spoor en het emplacement wordt samengevoegd tot 1 bron. Artikel 3.2.1 sub l is niet langer relevant en kan derhalve komen te vervallen.

L. Wijzigingen artikel 3.3

Naar aanleiding van de definitieve geluidsonderzoeken is gebleken dat het moment van de overheveling van het emplacement naar de GPP's (Geluidproductieplafonds) en de hoogte van de vast te stellen niveaus op korte termijn niet bekend zijn. Op grond van artikel 4.13 Invoeringswet Omgevingswet gaat de huidige milieuvergunning over in een omgevingsvergunning milieubelastende activiteit, inclusief de geluidvoorschriften.

Tot de overheveling van het emplacement naar de GPP's blijven de huidige geluidvoorschriften van kracht. Dit leidt tot de volgende wijzigingen:

Artikel 3.3 sub a in combinatie met sub b borgen de vergunbaarheid van het emplacement en het woon- en leefklimaat. De volgende aanpassing van artikel 3.3 sub a wordt voorgesteld:

a. aangetoond wordt dat de voor de bestaande bedrijfsvoeringen vergunde milieuruimte van het emplacement en het stationsgebouw worden gerespecteerd.

Artikel 3.3 sub b, wordt in overeenstemming met het hiervoor gewijzigde artikel 3.2.1 k. gewijzigd:

b. voor elke woning op één of meerdere te openen delen in de uitwendige scheidingsconstructie die direct grenzen aan een verblijfsgebied en die voldoende spuicapaciteit hebben voor het verblijfsgebied, het geluidsniveau Lden ten gevolge van het spoorweglawaaï, rekening houdend met het actuele geluidproductieplafond, ten hoogste 58 Lden bedraagt;"

Voorts is uit de definitieve geluidsonderzoeken gebleken dat er geen maximale geluidswaarden behoeven te worden opgenomen. Artikel 3.3 sub c komt derhalve te vervallen.

M. Wijzigingen artikel 3.5 sub a, sub l en sub m

De volgende wijzigingen betreffen tekstuele wijzigingen.

In art. 3.5 sub a is per abuis een verkeerde nummering toegepast, waardoor het gehele lid tekstueel dient te worden aangepast. Zo dient de nummering na de Romeinse cijfers onder artikel 3.5 sub a onder 5 te herstarten bij/als artikel 3.5 sub a onder 6 (nieuw). Daarnaast wordt het begin van de sub-leden in kleine letters gewijzigd. Voorts wordt aan art. sub 3.5 a.4.VII toegevoegd *'wordt geëxploiteerd'*.

De wijzigingen zullen als er als volgt uitzien:

- a) *binnen de bestemming mogen maximaal 1.250 woningen worden gerealiseerd, met dien verstande dat:*
- 1. maximaal 20% van de woningen, met uitzondering van studentenwoningen en zorgwoningen, kleiner mag zijn dan 40 m² gebruiksoppervlakte, maar met een maximum van 55% op het totaal aantal woningen;*
 - 2. minimaal 5% van de woningen heeft een woninggrootte van 70 m² gebruiksoppervlakte of groter en ten minste 3 kamers;*

3. *van de woningen ten minste 30% als sociale huurwoningen, gerekend vanaf de datum van de oplevering van de woningen, dient te worden geëxploiteerd;*
4. *onder sociale huurwoningen in de zin van sub 3, worden tevens studentenwoningen gerekend, waarbij bij verhuur aan studenten dient te worden voldaan aan de volgende voorwaarden:*
 - I. *de woningen worden gedurende minimaal twintig jaar, ook wanneer er in de tussentijd andere huurders komen te wonen (na mutatie), verhuurd aan studenten door middel van een campuscontract;*
 - II. *de huurprijs is maximaal de kwaliteitskortingsgrens als bedoeld in artikel 20, eerste lid, van de Wet op de huurtoeslag of maximaal de huurprijsgrens waaronder jongeren onder de 23 jaar in aanmerking komen voor huurtoeslag ingevolge artikel 13, eerste lid, onder b, van de Wet op de huurtoeslag;*
 - III. *als uitzondering op het gestelde onder sub II, mag 30% van de studentenwoningen een huurprijs hebben tot de huurprijsgrens waaronder eenpersoons huishoudens recht hebben op huurtoeslag conform artikel 13, eerste lid, onder a, van de Wet op de huurtoeslag;*
 - IV. *na het verstrijken van de instandhoudingstermijn van 20 jaar is individuele verkoop (uitponden) of liberaliseren mogelijk middels dezelfde regels die gelden bij middeldure huur, met de toevoeging dat sociale huurwoningen bij verkoop eerst complexgewijs aan de in Den Haag actieve toegelaten instellingen aangeboden moeten worden voordat uitponden aan de orde komt;*
 - V. *de eigenaar/verhuurder rapporteert jaarlijks naar aan de gemeente Den Haag over de nieuwe verhuringen.*
 - VI. *de maximale huurprijzen voor sociale huurwoningen, waaronder in het kader van dit artikel ook studentenwoningen vallen, worden jaarlijks, per 1 januari, geïndexeerd overeenkomstig het bepaalde in artikel 27, eerste lid van de Wet op de huurtoeslag;*
 - VII. *van de woningen ten minste 20% gedurende twintig jaar als middeldure huurwoningen, gerekend vanaf de datum van de oplevering van de woningen, dient te worden geëxploiteerd, waarvan de helft tussen de liberalisatiegrens en € 850,- per maand en de helft tussen € 850,- en € 950,- (prijsspeil 2018, te indexeren met de CPI-index (alle huishouden) +1%) wordt geëxploiteerd;*
 - VIII. *voordat de op grond van dit artikel gerealiseerde woningen in gebruik worden genomen, dient ten genoegen van het bevoegd gezag te worden aangetoond dat aan het bepaalde in de bovenstaande leden wordt voldaan;”*

Van artikel 3.5 sub l wordt de eerste letter van de zin wordt in een kleine letter gewijzigd.

Van artikel 3.5 sub m wordt de eerste letter van de zin wordt in een kleine letter gewijzigd.

N. Wijziging artikel 3.5 sub p

In overeenstemming met de voorgestelde wijziging ten behoeve van de geluidsmaatregelen in artikel 3.2.1 sub k, wordt tevens voorgesteld artikel 3.5 sub p te wijzigen:

p. het gebruik van geluidgevoelige functies binnen de onderhavige bestemming is alleen toegestaan als voor elke woning op één of meerdere te openen delen in de uitwendige scheidingsconstructie die direct grenzen aan een verblijfsgebied en die voldoende spuicapaciteit hebben voor het verblijfsgebied, het geluidsniveau Lden ten gevolge van het spoorweglawaaï, rekening houdend met de geluidproductieplafonds van 2023, ten hoogste 58 Lden bedraagt.

O. Wijzigingen artikel 3.6

Vanwege de hernummering van de leden in artikel 3.1 wordt de genoemde verwijzing in artikel 3.6 sub b gewijzigd in f en i. Het artikel komt als volgt te luiden:

b. artikel 3.1 onder f en i, ten behoeve van een andere, niet-geluidgevoelige functie met een publieksgericht karakter op de bovenste twee bouwlagen (de zogenaamde Kroon), waaronder horeca in de categorie licht van de bij dit bestemmingsplan behorende Staat van horeca-categorieën als opgenomen in bijlage 3 van de regels, alsmede culturele voorzieningen;

Ter verduidelijking van de afwijkingsregels onder sub a en b van artikel 3.6 wordt, onder doornummering van de navolgende leden, voorgesteld om een nieuwe sub c in te voegen, waaruit volgt dat de toevoeging van het bruto-vloeroppervlak van Horeca in de Kroon niet in mindering wordt gebracht op de toegestane bruto-oppervlak Horeca in de plint zoals is bepaald in artikel 3.5 sub e. Artikel 3.6 sub c luidt:

c. artikel 3.5, onder e, ten behoeve van het verruimen van de gezamenlijke bruto-vloeroppervlakte voor horeca en detailhandel, indien met toepassing van artikel 3.6 sub b, horeca in de categorie licht in de bovenste twee bouwlagen (de zogenaamde Kroon) wordt toegevoegd;

P. Wijziging artikel 3.7

Wijziging 3.7.1 Verkeersbesluit Waldorpstraat; als gevolg van de randvoorwaardelijke afwaardering van de Waldorpstraat voor doorgaand gemotoriseerd verkeer voor het bestemmingsplan Escher Gardens en een actualisatie van het Verkeersnetwerk CID-Binckhorst, waaruit naast een gehele afsluiting van de Waldorpstraat tevens de mogelijkheid is gebleken deze te veranderen in een lus met enkel bestemmingsverkeer wordt de voorwaardelijke verplichting artikel 3.7.1 als volgt gewijzigd:

3.7.1: een omgevingsvergunning voor het bouwen wordt uitsluitend verleend, indien een door of namens het college van burgemeester en wethouders op grond van de Wegenverkeerswet 1994 genomen verkeersbesluit ten behoeve van het weren, of het instellen van eenrichtingsverkeer in de Waldorpstraat voor doorgaand gemotoriseerd verkeer, met uitzondering van openbaar vervoer, taxi's en nood- en hulpdiensten in werking is getreden.

Wijziging 3.7.4 Parkeren; ter verduidelijking dat de voorwaardelijke verplichting dient te voldoen aan het vigerende parkeerbeleid, wordt lid a aangevuld met de tekst *dat voldaan wordt aan de Nota parkeernormen CID en Binckhorst 2020*. Voorts wordt een nieuw sub b aan het artikel toegevoegd opdat rekening wordt gehouden met de actualisatie van het vigerende beleid. De wijzingen zien er als volgt uit:

3.7.4.a: ten behoeve van de in lid 3.1 genoemde functies, dient, in overeenstemming met de Nota parkeernormen CID en Binckhorst 2020 en de beleidsregel fietsparkeernormen Den Haag 2016, te worden aangetoond en gewaarborgd dat binnen een straal van 500 meter in voldoende parkeerplaatsen kan worden voorzien;

3.7.4.b: indien voornoemde nota's gedurende de planperiode worden gewijzigd, wordt rekening gehouden met die wijziging;

3.7.4.c: de verplichtingen onder 3.7.4.a: gelden minimaal 10 jaar gerekend na de datum van oplevering van het gebouw.

Toevoegen 3.7.5 Voorwaardelijke verplichting stikstof; om te borgen dat voldaan wordt aan de geldende stikstofwetgeving bij de realisatie van Escher Gardens, wordt de volgende voorwaardelijke verplichting toegevoegd:

3.7.5 Voorwaardelijke verplichting stikstof

- a. *Een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen wordt niet verleend voordat is aangetoond dat de planontwikkeling niet leidt tot een stikstofdepositie van meer dan 0,00 mol/ha/jaar op omliggende Natura 2000-gebieden, voor zowel de gebruiksfase als de realisatiefase.*
- b. *Over het bepaalde onder a. wordt advies ingewonnen bij de Omgevingsdienst Haaglanden.*

Q. Wijziging artikel 4.2.1 sub b

In het ontwerpbestemmingsplan is abusievelijk geen hoogte aangegeven voor het stationsgebouw. Artikel 4.2.1 sub b wordt dit gebrek gesteld en gewijzigd in maximaal 9 meter. De wijziging luidt als volgt:

b. de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 9 meter;

R. Wijziging artikel 4.4 sub b

In overeenstemming met de gehanteerde verwijzing in artikel 4.4 wordt in sub b de toepassing van het begrip 'verkoopvloeroppervlak' gewijzigd in 'totale bruto-vloeroppervlak'.

S. Wijzigingen artikel 7

In artikel 7 vinden de volgende aanpassingen plaats; een aanpassing van sub b, j en k. Voorts wordt er een nieuwe lid 'm' toegevoegd.

Omdat op grond van het vigerende beleid volgens het Beeldkwaliteitsplan Laakhavens Hollands Spoor ondergeschikte bouwdelen, zoals balkons, in de plint zijn verboden, wordt deze beperking aan artikel 7 sub b toegevoegd. In aansluiting hierop wordt de laatste volzin in sub b geschrapt waarin is bepaald dat ondergeschikte bouwdelen zich minimaal boven 2,40 meter boven maaiveld bevinden. Het artikel wordt als volgt aangepast:

b. Overschrijding van de in het plan aangegeven bebouwings- of bestemmingsgrenzen, respectievelijk bebouwingspercentages is - tenzij in de regels anders is bepaald - slechts toegestaan voor ondergeschikte bouwdelen, mits de overschrijding niet meer dan 1 meter, respectievelijk 10% bedraagt. Overschrijding van de bebouwings- of bestemmingsgrenzen in niet toegestaan in de plint.

De in het ontwerp opgenomen parkeerregel in artikel 7 sub j blijkt af te wijken van de algemene regels ten behoeve van het parkeren. Dit wordt als volgt daarmee in overeenstemming gebracht:

j. een vergunningplichtige bouw- of gebruiksactiviteit is alleen toegestaan onder de voorwaarde dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid ten behoeve van het parkeren van voertuigen en (brom)fietsen;

Bij de in het ontwerp opgenomen dynamische verwijzing ontbreekt het jaartal. Artikel 7 sub k wordt aangevuld met een verwijzing naar het jaartal van vaststelling van de Nota parkeernormen CID en Binckhorst:

k. of sprake is van voldoende (fiets)parkeergelegenheid zoals genoemd onder 'j' wordt bepaald op basis van de (fiets)parkeernormen, (fiets)parkeereisen en berekeningsmethode, zoals opgenomen in:

1. *voor motorvoertuigen: de Nota parkeernormen CID en Binckhorst (2020), met dien verstande dat indien voornoemde nota gedurende de planperiode wordt gewijzigd, rekening wordt gehouden met die wijziging;*

Aan artikel 7 wordt een lid toegevoegd om te borgen dat wordt voldaan aan het vigerende beleid in het kader van mobiliteit. Deze luidt:

7.m: burgemeester en wethouders passen de Nota parkeernormen CID en Binckhorst 2020 en de beleidsregel Fietsparkeernormen Den Haag 2016 toe zoals deze geldt op het moment van indiening van de aanvraag om omgevingsvergunning.

T. Toevoegen artikel 8 sub g en h

De standaardbepalingen welke het bestaan van fietsparkeergelegenheid in het bestemmingsplan borgen zijn per abuis niet opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Deze worden derhalve aan artikel 8 van de algemene gebruiksregels toegevoegd en luiden:

- g.** *er dient overeenkomstig de geldende beleidsregel Fietsparkeernormen Den Haag sprake te zijn van voldoende fietsparkeergelegenheid;*
- h.** *of sprake is van voldoende fietsparkeergelegenheid zoals genoemd onder 'g' wordt bepaald op basis van de fietsparkeernormen, fietsparkeereisen en berekeningsmethode, zoals opgenomen in:*
 - 1. voor fietsen: de beleidsregel Fietsparkeernormen Den Haag, met dien verstande dat indien voornoemde nota gedurende de planperiode wordt gewijzigd, rekening wordt gehouden met die wijziging.*

U. Wijzigen artikel 9 sub f

Aan artikel 9 sub f wordt een extra lid toegevoegd om te waarborgen dat het bevoegd gezag nadere eisen kan stellen met betrekking tot de locaties voor het laden en lossen in het plangebied. De voorgestelde regel luidt:

3.op andere wijze in de nodige ruimte voor het laden en lossen van goederen wordt voorzien; waarbij het bevoegd gezag nadere eisen kan stellen ten aanzien van de locaties van laden en lossen.

Toelichting

In de hieronder vermelde paragrafen zijn tekstuele aanpassingen dan wel aanvullingen aangebracht:

A. Wijziging gebruik ‘het stationsplein’ in gehele toelichting

In de toelichting wordt het gebruik van ‘het stationsplein’ gewijzigd in ‘Stationsplein Waldorpstraat’.

B. Wijziging paragraaf 1.4.2 Parapluherzieningen

In het ontwerpbestemmingsplan is abusievelijk de parapluherziening van toepassing verklaard op het plangebied, daarom wordt Sub b onder paragraaf 1.4.2 geschrapt.

C. Wijziging paragraaf 3.4 Mobiliteit

Als gevolg van een actualisatie van de Verkeersnetwerk CID-Binckhorst wordt in paragraaf 3.4 Mobiliteit, de tekst onder de alinea *Vorbereiding verkeersbesluit en voorwaardelijke verplichting* als volgt gewijzigd:

De geplande opwaardering van de Waldorpstraat met betrekking tot de verblijfsfunctie, langzaam verkeer en groen om de leefbaarheid van het gebied (en de verkeersveiligheid) te vergroten kan alleen plaatsvinden als een afwaardering voor doorgaand gemotoriseerd verkeer plaatsvindt. Dit is al geruime tijd onderdeel van de planvorming voor HS Kwartier /Laakhavens. Dit is verankerd in de door de raad vastgestelde Structuurvisie CID en de Ontwikkelvisie Laakhavens. Tevens is de Raad

akkoord gegaan met het bijbehorende investeringsbesluit 'Investeren in een groen HS Kwartier'. De opwaardering van de Waldorpstraat is een randvoorwaarde voor de ontwikkelingen in het Hollands Spoor (HS) Kwartier en in een later stadium ook voor de ontwikkelingen in Laakhavens Centraal. In het gebied bij station HS zijn 3.500 woningen beoogd in combinatie met ruimte voor kantoren, onderwijs en voorzieningen. Het voorliggende bestemmingsplan voor het bouwplan Escher Gardens, is het eerste plan waarvoor de opwaardering van de Waldorpstraat tussen de Rijswijkseweg en het Leeghwaterplein een harde voorwaarde is. In het bestemmingsplan wordt dit dan ook als uitgangspunt gehanteerd en de borging ervan is daarmee een randvoorwaarde voor het bestemmingsplan. De afwaardering van de Waldorpstraat voor doorgaand gemotoriseerd verkeer wordt in aanvulling op de vastgestelde kaders en het investeringsbesluit geborgd door middel van een Verkeersbesluit in het kader van de Wegenverkeerswet. Omdat de benodigde afwaardering van de Waldorpstraat zal leiden tot verkeerseffecten in een groter gebied zijn generieke en flankerende maatregelen nodig om de negatieve effecten elders te beperken. Zie hiervoor ook paragraaf 5.4.3 Onderzoeksresultaten in relatie tot de afwaardering van de Waldorpstraat. Aangezien er tijd nodig is om deze maatregelen uit te werken en het voorliggende bestemmingsplan hierop vooruitloopt, wordt er in dit bestemmingsplan gewerkt met een voorwaardelijke verplichting met betrekking tot het verkeersbesluit. Dat betekent dat Escher Gardens pas gebouwd kan worden op het moment dat het formele verkeersbesluit in werking is getreden.

Met de vaststelling van bestemmingsplan Escher Gardens is de raad geattendeerd op de infrastructurele maatregelen die volgen uit het Verkeersnetwerk CID-Binckhorst en die noodzakelijk zijn voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Een toelichting van de benodigde verkeersmaatregelen, de daarmee samenhangende kosten en de effecten op het milieu zijn beschreven in paragraaf 5.4.3.

D. Wijziging paragraaf 4.4.19 Haagse referentienormen voor maatschappelijke voorzieningen

Paragraaf 4.4.19 wordt gewijzigd overeenkomstig de evaluatie van de Haagse referentienormen voor maatschappelijke voorzieningen.

De tekst van artikel 4.4.19.1, derde alinea wordt vervangen door de volgende tekst:

Om inzichtelijk te krijgen of er in voldoende voorzieningen wordt voorzien is er een voorzieningenonderzoek CID (RIS316628) gedaan. Met het voorzieningenonderzoek wordt inzicht gegeven in de additionele behoefte (in vierkante meters) aan maatschappelijke en commerciële voorzieningen in het CID. De basis voor het bepalen van de additionele behoefte aan maatschappelijke voorzieningen zijn de Haagse richtinggevende normen maatschappelijke voorzieningen en groen 2024 (RIS317835). Voor het bepalen van de additionele behoefte aan commerciële voorzieningen zijn dichthedenanalyses gebruikt. Het onderzoek wordt elk jaar herijkt op basis van de verdere uitwerking van het CID.

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

Aan de tekst van artikel 4.4.19.1 *Inleiding* wordt een vierde alinea toegevoegd, waarbij deze alinea als volgt komt te luiden:

Om de voortgang van Escher Gardens en andere planvoornemens in het CID te monitoren, en de uitgangspunten en aannames die bij de uitgevoerde onderzoeken zijn toegepast, door de jaren heen te evalueren, wordt een uitgebreide monitoring opgezet. Doel hiervan is om, naast het controleren van de aannames en de analyses, ook zo nodig aanvullende maatregelen te kunnen nemen, of zo nodig aanpassingen van planvoornemens of fasering daarvan te kunnen besluiten. De monitoring wordt vergelijkbaar qua opzet met de werkwijze van de monitoring van het MER van de Rotterdamse Baan, waar in afgelopen jaren veel ervaring mee opgedaan is. De systematiek en invulling van de onderzoeksopgave van het MER is daarmee bepalend voor de opzet en inhoud van

de monitoring. Op die wijze kan systematisch en consequent gemeten, getoetst en beoordeeld worden. De basis wordt gelegd door zorgvuldig bij te houden welk programma (wonen en andere functies) is toegevoegd en/of is verdwenen. Op basis hiervan kunnen bijvoorbeeld verkeersmodellen worden geactualiseerd en kunnen uitkomsten hiervan vergeleken worden met prognoses, aannames en tellingen. Daarmee kunnen ook de daaruit voortvloeiende (grijze) milieueffecten gemonitord worden. Ook andere effecten als druk op voorzieningen en beschikbaarheid van groen kunnen op deze wijze periodiek worden beoordeeld. Hiervoor worden jaarrapportages CID opgesteld en om de 4 jaar een programmaplan CID. Ook deze monitoring draagt bij aan het niet overvragen van de omgeving door de bouwplannen in het CID.

De tekst van artikel 4.4.19.2 Berekening op basis van groennorm, wordt vervangen door de volgende tekst:

Conform de structuurvisie CID (RIS307135) wordt bij de ontwikkeling van het CID gewerkt aan een hoogwaardige groene buitenruimte met een hoge gebruiks- en ecologische waarde met op gebiedsniveau een norm voor openbaar groen van 8 m² per woning. Zoals terug te vinden is in onderstaande tabel dat hieraan wordt voldaan.

Onderstaande tabellen laat zien wat de vergunde en in procedure zijnde ontwikkelingen betekenen voor de kwantitatieve verhouding groen/ woningen in het CID. Op basis van de uitgangssituatie bij vaststelling van de structuurvisie CID in 2021 en de reeds vergunde bouwplannen zou op gebiedsniveau CID sprake zijn van 12,9 m² groen per woning. Vervolgens is in beeld gebracht wat het effect is van de twee in 2022 verleende vergunningen (The Grace en Waldorp Four) in combinatie met de drie lopende bestemmingsplannen en grote ingrepen in de openbare ruimte waarvoor de financiering reeds is vastgelegd. Hieruit blijkt dat de verhouding groen/woningen na uitvoering van deze projecten boven de 8 m² groen per woning blijft in het CID.

Zowel voor het aantal woningen als de vierkante meters groen geldt dat deze cijfers tijdens de planvorming nog in beweging zijn. De laatst bekende cijfers zijn hier ingevuld; indien nodig is een schatting gebruikt. Na realisatie worden de definitieve gegevens ingevuld. Kleinschalige ontwikkelingen, zowel wat betreft woningbouw als openbare ruimte, zijn buiten beschouwing gelaten. Deze hebben weinig effect op het totaalbeeld.

Zowel voor het aantal woningen als de vierkante meters groen geldt dat deze cijfers tijdens de planvorming nog in beweging zijn. De laatst bekende cijfers zijn hier ingevuld; indien nodig is een schatting gebruikt. Na realisatie worden de definitieve gegevens ingevuld. Kleinschalige ontwikkelingen, zowel wat betreft woningbouw als openbare ruimte, zijn buiten beschouwing gelaten. Deze hebben weinig effect op het totaalbeeld.

	Woningen	Groen m ²	M ² groen/woning
Nul situatie structuurvisie CID	13.362	200.400	15,0
Autonome ontwikkelingen			
Groenstoren	655	2.400	
Adagio	268	0	
KJ Plein	400	1.200	
Leemansplein 2 en 3	155	-1.900	
	808		
Waldorp Four	808		
Totaal referentiesituatie	15.648	202.100	12,9
Bouwprojecten (verleend of in procedure vanaf 2022)			
Rijswijkseweg 60 The Grace	1300	2.700	
Waldorp Four (nieuwe aanvraag)	369	1.200	
Escher Gardens	1.250		
KC Locatie	0	2.300	

Anna van Hannover SoZa	1.200	1.100	
Grote RO Projecten (financiering geregeld)			
Stadscampus Laakhavens		12.500	
Waldorpstraat-oost		5.800	
Totaal	19.767	226.770	11,5

Tabel m2 groen per woning CID

De tekst van artikel 4.4.19.3 *Berekening op basis van referentienormen*, wordt vervangen door de volgende tekst:

Haagse referentie-/richtinggevende normen voor maatschappelijke voorzieningen

De nota Haagse referentienormen maatschappelijke voorzieningen (RIS307513) en haar opvolger nota Haagse richtinggevende normen voor maatschappelijke voorzieningen en groen 2024 (RIS317835) geeft richtinggevende oppervlaktes voor diverse voorzieningen welke als uitgangspunt gehanteerd worden bij de start van gebiedsontwikkelingen en grootschalige projecten.

In de nota referentienormen zijn nog geen normen voor hoogstedelijke gebied opgenomen en wordt voor CID centrumstedelijke referentienormen als vertrekpunt voor de berekening gehanteerd. In de nieuwe nota zijn nieuwe hoogstedelijke normen opgenomen als vertrekpunt en heeft een uitwerking met voorzieningenonderzoek CID plaatsgevonden. Beide vertrekpunten voor de monitoring op de verschillende schaalniveaus (plan, stadsdeel, stedelijk) worden in deze toelichting meegenomen.

Voorzieningen voor Laakhavens op basis van referentienormen/richtinggevende norm

In de onderstaande tabel wordt inzicht gegeven in de berekende behoefte van de overige maatschappelijke voorzieningen op basis van de referentienormen/richtinggevende norm. Tevens is aangegeven op welke manier in de behoefte kan worden voorzien, met aandacht voor de ruimtelijke inpassing en de uitvoering. Verschillende oplossingen zijn mogelijk: voorziening opnemen in de ontwikkeling/ het bouwplan zelf; voorzien in de directe omgeving, gekoppeld aan de ontwikkeling; gebruik maken van bestaand aanbod, wanneer daar ruimte voor is; behoeftevraag meenemen bij geplande en toekomstige uitbreiding van voorzieningen; maatwerkoplossing & mitigerende maatregelen.

Hierbij is relevant dat de rol van de gemeente verschilt per type voorziening. Voor sommige voorzieningen geldt dat de gemeente een wettelijke verantwoordelijkheid heeft, voor andere voorzieningen treedt de gemeente op als subsidiegever; in weer andere gevallen is de gemeente vooral faciliterend via het ruimtelijk instrumentarium. De referentienormen gaan uit van gemiddeldes; bij de berekening is geen rekening gehouden met de specifieke doelgroep van bouwplan Escher Gardens. Gezien het bouwplan en de locatie zullen studenten, starters en éénpersoonshuishoudens bovengemiddeld vertegenwoordigd zijn.

De conclusie is dat ook na realisatie van het plan kan worden voorzien in een voldoende voorzieningenniveau. Een deel van de toenemende vraag aan voorzieningen wordt in het bouwplan of de directe omgeving ingevuld. In een aantal gevallen kan van bestaande voorzieningen gebruikt worden gemaakt. Met het oog op de stijgende vraag naar voorzieningen op een hoger schaalniveau als gevolg van de groei van Den Haag zijn in integrale huisvestingsplannen voorstellen geformuleerd voor o.a. een sporthal, bibliotheek en zwembad en de uitbreiding van scholen.

type voorziening	Berekende Behoeftte cf referentie-/richtinggevende normen	Toelichting	Ruimtelijke inpassing (plan, stadsdeel, stedelijk)	Uitvoering/ financiering
------------------	---	-------------	--	--------------------------

Onderwijs	1544 m2 basisschool (referentienorm); 920 m2 (hoogstedelijke richtinggevende norm) 1.488 m2 voortgezet onderwijs (referentie -norm) (hoogstedelijke 350 richtinggevende norm) (in beide gevallen exclusief buitenruimte)	In het IHP Onderwijs is de verwachte bevolkingsgroei in het CID meegenomen in de leerlingprognoses. Op grond hiervan zijn voorstellen opgenomen voor uitbreiding van scholen in de omgeving van het plangebied.	Stedelijk: Er wordt ingezet op uitbreiding van de basisschool Jan van Nassauschool in de Rivierenbuurt. Voor een middelbare school biedt de bestaande scholen en de nieuwe school in de Binckhorst voldoende ruimte.	Voorzien in voldoende onderwijs in een gemeentelijke taak. De schooluitbreiding wordt gefinancierd vanuit de gemeentelijk begroting. Uitvoering vindt plaats door onafhankelijke schoolbesturen.
Eerstelijns zorg	457 m2 (referentienorm) 408 m2 (hoogstedelijke richtinggevende norm)	Medische dienstverlening vindt over het algemeen plaats in commercieel verhuurde ruimtes. Is in de omgeving al op veel locaties toegestaan.	Plan: Functie die in de plint van het gebouw kan worden opgenomen. In Ontwikkelingsvisie wordt ingezet op cluster in Laakhavens.	Dit is via de planregels geborgd. Daarbij is een minimum opgenomen 250 m2 bvo. Realisatie en invulling is aan de markt.
Centrum Jeugd en Gezin (CJG)	63 m2	Behoeft kan opgepakt worden met bestaande CJG in Stadsdeel Laak. Conform referentienorm is er slechts indicatief 0,05 extra CJG nodig en hiervoor is er capaciteit genoeg.	Stadsdeel: Indien uitbreiding nodig is, kan dat met stadsdeelkantoor Laak	
Buurthuis	156 m2	Behoeft aan buurthuisvoorziening en wordt opgepakt met Integraal Huisvestingsplan Zorg en Welzijn.	Plan: In het gebouw wordt tenminste 1.000 m2 gereserveerd voor gedeelde voorzieningen voor bewoners.	Dit is via de planregels geborgd. Invulling en uitvoering ligt bij de ontwikkende partij.

Bibliotheek	56 m2	Behoeft aan bibliotheekvoorzieningen zijn stadsbreed onderzocht in het IHP Cultuur en Bibliotheken (RIS311896). Hierin is een voorstel opgenomen voor een nieuwe bibliotheek in Laakhavens	Stedelijk: In de ontwikkelvisie Laakhavens (RIS311821) is rekening gehouden met ca 7.600 m2 aan culturele voorzieningen.	De centrale bibliotheek en de bibliotheken Schilderswijk en Laakkwartier liggen binnen 10 minuten fietsafstand. Bibliotheken zijn een gemeentelijke voorziening.
Cultuur-anker	75 m2	In het IHP Cultuur en Bibliotheken (RIS311896) zijn voorstellen opgenomen voor een nieuwvesting van het Laaktheater en een satelliet cultuuranker in de Binckhorst.	Stadsdeel: In de ontwikkelvisie Laakhavens (RIS311821) is rekening gehouden met ca 7.600 m2 aan culturele voorzieningen.	Cultuurankers zijn een gemeentelijke voorziening. Financiering van exploitatie cultuurankers is geregeld via de Subsidieregeling cultuuranker- en openluchttheaterfuncties Den Haag
Musea	251 m2 (hoogstedelijke norm)	Conform verschillende besluiten wordt ingezet op het Museumkwartier met intensivering van het Haags Historisch Museum en het Escher Museum in de voormalige Amerikaanse Ambassade. Hierbij is het Haags Historisch Museum als investering expliciet in collegeakkoord opgenomen.	Stedelijk	Bekostiging en aanbestedingen lopen.
Podia	188 m2 (hoogstedelijke norm)	Conform het voorzieningenonderzoek CID en het IHP Cultuur & Bibliotheken wordt ingezet op een debatcentrum en uitbreiding van	Stedelijk: De locaties zijn gelegen op het centrum	Bekostiging loopt via IHP-middelen.

		'Het Paard'		
Ateliers en Broedplaatsen	60 m2 113 m2 (beide hoogstedelijke norm)	Voor culturele broedplaatsen en ateliers wordt er ingezet op realisatie in de voormalige noodzetel onder de Universiteit Leiden (zie RIS317028). Dit project loopt.	Stedelijk:	Deze wordt gefinancierd door een combinatie van incidentele middelen en IHP-middelen en wordt eind 2024 opgeleverd.
Sporthal	331 m2	De behoefte voor CID is opgepakt met het IHP Sport (RIS311895).	Stadsdeel/ stedelijk: Op de Binckhorst is ruimte voor een nieuwe gemeentelijke sporthal gereserveerd. In de ontwikkelvisie Laakhavens is rekening gehouden met één sporthal van 3.000 m2.	Voor sporthal op de Binckhorst is de intentie dat gemeente de bekostiging zelf op zich neemt. De sporthal in Laakhavens zal pas op langere termijn (na 2030) nodig zijn. De planregels bieden ruimte voor sportvoorzieningen. Realisatie wordt aan de markt overgelaten. Via IAS-subsidies kunnen verenigingen subsidieaanvragen voor (tijdelijke) opblaashallen.
Zwembad	150 m2	De behoefte voor CID als geheel wordt beschreven in het voorzieningenonderzoek CID. Stadsbreed geldt het IHP Sport (RIS311895).	Stedelijk: In het IHP sport en coalitieakkoord is een reservering voor een zwembad in de Binckhorst opgenomen met het oog op de groei van de stad.	Voor zwembad op de Binckhorst is de intentie dat gemeente de bekostiging zelf op zich neemt.

Gebouwde voorzieningen

Type voorziening	Berekende Behoeftte cf referentie-/	Toelichting	Ruimtelijke inpassing (plan, stadsdeel, stedelijk)	Uitvoering/financiering
------------------	-------------------------------------	-------------	--	-------------------------

	richtinggeven de norm			
Speelvoorzieningen	3.519 m2 (referentienorm) 1515 m2 (hoogstedelijke referentienorm)	De behoefte aan Speelvoorzieningen wordt meegenomen bij de transformatie van de buitenruimte in Laakhavens. Hiervoor wordt een buitenruimteplan opgesteld als uitwerking van de ontwikkelvisie. Onderdeel hiervan is de aanpak van de openbare ruimte bij de stadscampus en het station.	Plan, stadsdeel: Op het kavel is op maaiveld geen ruimte voor speelvoorzieningen; wel kunnen er speelvoorzieningen worden opgenomen in de daktuinen. Wordt meegenomen bij de herinrichtingsplannen voor de openbare ruimte. In het voorzieningenonderzoek CID is indicatief de speelvoorziening ingetekend.	Speelvoorzieningen op het kavel zelf maken onderdeel uit van het bouwplan en worden gerealiseerd door de ontwikkelende partij. Mbt voorzieningen in de openbare ruimte worden in de anterieure overeenkomst afspraken gemaakt over kostenverhaal en uitvoering. Voor de vergroening van de Waldorpstraat en stadscampus is reeds dekking (RIS309486)
Sport in de openbare ruimte	1.250 m2 (dubbelgebruik)	Dit betreft geen extra ruimteclaim; het gaat om een inrichting van de openbare ruimte die uitnodigt tot bewegen. Doel is dat iedereen binnen een straal van 1 km rond zijn huis een gelegenheid vinden om te sporten in de openbare	Stadsdeel: Wordt meegenomen bij de plannen van de openbare ruimte. Ook het water van de Laak biedt sportieve mogelijkheden. Daarnaast wordt ingezet op sportieve routes, die aansluiten op parken.	Mbt voorzieningen in de openbare ruimte worden in de anterieure overeenkomst afspraken gemaakt over kostenverhaal en uitvoering.

		ruimte. Routes en rondjes worden waar mogelijk aan elkaar verbonden waardoor de wandelaar, de korte- en de langeafstand sporter, gemakkelijk zijn weg vindt.		
Speelveldjes zoals Cruyff en Krajicek courts	1.250 m2 (referentienorm) 1017 m2 (richtinggeven de norm) Daarnaast bestaande behoefte vanuit studenten van Haagse Hogeschool & Mondriaan		Stadsdeel: Inpassing van speelveldjes gaat via het buitenruimteplan voor Laakhavens met in het water en aan achterzijde van Haagse Hogeschool. Deze is indicatief in voorzieningenonderzoek CID ingetekend. Bestaande speelveldjes bij de Laakweg, het Oranjeplein en het Huijgenspark liggen op enkele minuten fietsafstand.	M.b.t. voorzieningen in de openbare ruimte zijn in de anterieure overeenkomst afspraken gemaakt over kostenverhaal. De gemeente is hiervoor aan zet.
Sportvelden	5020 m2 (referentienorm) 3260 m2 Hoogstedelijke richtinggeven de norm	In het IHP en voorzieningenonderzoek CID wordt ingezet op realisatie in de Vlietzone	Stedelijk: Inpassing vindt plaats in kader van vaststelling ruimtelijk planologisch kader voor de Vlietzone	Bekostiging loopt via IHP en eventuele verwerving via begroting ruimte.

E. Wijziging paragraaf 5.3 Inrichting buitenruimte

In overeenstemming met de ambtshalve wijzigingen van de regels in artikel 3.2.1 als gevolg van de hoogteverschillen in de Waldorpstraat, wordt paragraaf 5.3 van de toelichting als volgt gewijzigd:

De opwaardering van de Waldorpstraat biedt ruimte voor het toevoegen van groen, speeltuinen en andere recreatieve voorzieningen in de openbare ruimte. Dit biedt mogelijkheden voor het inrichten van een veilige en aantrekkelijke openbare ruimte. Bovendien worden wandel- en fietsroutes verbeterd in de belangrijke stadsstraten: Rijswijkseweg, Leeghwaterplein, Waldorpstraat. Om fietsen aantrekkelijk te maken wordt voor voldoende capaciteit van fietsenstallingen rondom Den Haag Hollands Spoor gezorgd. Deze maatregelen die zijn opgenomen in onder andere het buitenruimteplan Laakhavens stimuleren gezond gedrag.

Uit het project-MER volgt dat de transformatie van de Waldorpstraat naar een groen voetgangersvriendelijke stadsboulevard, het vergroenen van Spoorzone HS (zowel op gebouwniveau als in de openbare ruimte) en het stimuleren van fietsgebruik zorgen voor het stimuleren van gezond gedrag en daarmee wordt dit aspect sterk positief beoordeeld.

Escher Gardens ligt in de spoorstrook aan de Waldorpstraat, tussen het station en het Leeghwaterplein. De Waldorpstraat wordt hier gekenmerkt door een aanzienlijk hoogteverschil. Waar de entree van het station aansluit op een plein met een hoogte van +0.40 NAP, ligt de kruising Waldorpstraat-Leeghwaterplein op een hoogte van +2.80 NAP. De looproute die onder het naastgelegen ROC Mondriaan doorgaat, ligt zelfs nog hoger (+ 3.50 NAP). Om de hoogtemaatvoering in deze situatie goed te kunnen beoordelen, is een peilmaat ten opzichte van NAP in de planregels vastgelegd gerekend op het hoekpunt van de nieuwbouw Waldorpstraat – zijde ROC Mondriaan.

Het verdwijnen van het viaduct – de hoge Waldorpstraat - vraagt om een nieuwe inrichting van de openbare ruimte, waarin de ambities uit de ontwikkelvisie voor Laakhavens Hollands Spoor leidend zijn; een openbare ruimte waar de voetganger centraal staat, met een hoogwaardige groene inrichting en verblijfskwaliteit. De nieuwe looproutes van het station richting Leeghwaterplein zijn comfortabel. Het waarborgen van een maximale toegankelijkheid is een vereiste, zowel in de openbare ruimte zelf als in de overgang van openbare ruimte naar de bestaande én nieuwe gebouw(en). Daarbij is extra aandacht voor goede oversteekbaarheid en passende aansluitingen tussen aangrenzende kavels. De peilmaat is in een uitgebreide afweging van bovenstaande punten, met de huidige kennis van onder- en bovengrond, bepaald.

Vanwege het grote hoogteverschil in het maaiveld, wordt voor de vrije overkraging ter plaatse van [sba-ob] – ‘specifieke bouwaanduiding – overbouw’ een bandbreedte opgenomen. Zo ontstaat flexibiliteit om het hoogteverschil op passende wijze in de plint op te vangen en kan aansluiting gevonden worden bij de overkragingen van de omliggende bebouwing.

F. Wijziging paragraaf 5.4.1 Verkeer en parkeren

Als gevolg van de aanvulling op het project-MER wordt paragraaf 5.4.1 aangevuld met de onderstreepte tekst:

De ontwikkeling van Escher Gardens mag niet leiden tot een sterke groei van de parkeerdruk op straat. Het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt op basis van de geldende parkeernota berekend en is afhankelijk van het ontwerp bij de aanvraag omgevingsvergunning. Het definitieve aantal is afhankelijk van het ontwerp, functies, categorie van de te realiseren woningen en bijvoorbeeld de inzet van deelauto's. In het onderliggende verkeersmodel voor dit Project-MER is uitgegaan van maximaal 250 parkeerplaatsen. De reguliere parkeerplaatsen dienen binnen een loopafstand van 500 meter gerealiseerd te worden en dienen beschikbaar te zijn vanaf het moment dat het bouwwerk in gebruik wordt genomen en dienen 24 uur per dag, 7 dagen in de week beschikbaar te zijn. Eén van de mogelijke oplossingen hiervoor is gebruik van de bestaande Q-Park Laakhavens. Parkeren door gebruikers mag het parkeerareaal in de openbare ruimte niet belasten. Dit betekent dat bewoners, gebruikers en bezoekers van het initiatief niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning op

de openbare straat, met uitzondering van mindervaliden.

Als gevolg van de Verkeersnetwerk CID-Binckhorst wordt paragraaf 5.4.2.2 onder reactie gemeente als volgt gewijzigd:

Als reactie op het bovenstaande wordt door de gemeente aangegeven hoe er met de aanbevolen maatregelen zal worden omgegaan:

Ten eerste ontstaat door het opheffen van het viaduct (de route voor doorgaand verkeer) in de Waldorpstraat veel meer ruimte op maaiveld die zal worden benut voor, onder andere, bredere voetpaden en meer ruimte voor de fiets. De rol en plaats van het autoverkeer in de Waldorpstraat wordt daarmee fors beperkt en de auto zal te gast zijn. Bussen en hulpdiensten kunnen wel via de gehele Waldorpstraat rijden. De hoge intensiteiten van het fiets- en voetgangersverkeer laten op de Waldorpstraat geen shared-space als inrichting toe. In de Waldorpstraat zijn en blijven vrijliggende fietspaden aanwezig. Bij de kruisingen van verkeersstromen zal er sprake zijn van ruim opgezette en veilig vormgegeven oversteekplaatsen. Door het opheffen van het viaduct ontstaat er ter hoogte van het station op het maaiveld ook meer ruimte om deze conflicten meer te verdelen en per conflictpunt een oversteek ruimer op te zetten.

Verder worden de logistieke stromen van en naar Escher Gardens gesitueerd aan de spoor/achterzijde. Daarmee wordt deze verkeersstroom geheel weggehaald van het voorplein om zo min mogelijk verkeershinder te veroorzaken in het verkeersluwe gebied nabij het station. Aan de achterzijde van de gebouwen worden opstelplekken en de voorzieningen voor laden/lossen, afval inzamelen en voorrijden opgenomen. Onontkoombaar is dan dat dit logistieke verkeer (bezorgdiensten, verhuishagens, e.d.) bij het in- of uitrijden van de route naar het achterterrein het langzaam verkeer kruist met een afslaande beweging. Ook deze conflictpunten worden ruim opgezet om veiligheid en voldoende zicht te kunnen borgen. Deze logistieke route wordt aangesloten op de Waldorpstraat bij de hoek van het gebouw die het meest van het station af ligt. Daarmee blijft het logistieke verkeer weg bij de grote stromen voetgangers vanaf en naar het station. Tot slot ontstaat in de projectsituatie in de Waldorpstraat ruimte om de fietspaden in het betreffende deel van de Waldorpstraat te verbreden en in overeenstemming te brengen met de richtlijnen. Dit is in het binnenstedelijke gebied echter niet overal mogelijk. Daarom ook wordt ingezet op nieuwe hoogwaardige routes voor de fiets nabij het plangebied (bijvoorbeeld fietstunnel onder spoor door ter hoogte van Koningsstraat of fietsbrug over Trekvljet) om zo de groei van de fietsstromen in en om het centrum beter te faciliteren.

G. Toevoegen paragraaf 5.4.3 Onderzoeksresultaten verkeer in relatie tot de afwaardering van de Waldorpstraat

Als gevolg van de afwaardering van de Waldorpstraat en het onderzoek naar de bredere effecten in het omliggende gebied in Verkeersnetwerk CID- Binckhorst, wordt sub paragraaf 5.4.3 toegevoegd aan paragraaf 5.4 Verkeer en parkeren:

In het kader van het bestemmingsplan Escher Gardens en de randvoorwaardelijke opwaardering van Waldorpstraat zijn de bredere effecten in het gebied onderzocht. Hieronder volgt een samenvatting van de resultaten.

Aanleiding en urgentie

Den Haag is een stad die in hoog tempo groeit. Met name in de gebieden CID en Binckhorst wordt de komende jaren flink gebouwd; tot 2040 worden hier 33.000 nieuwe woningen gebouwd. De groei van het aantal woningen en arbeidsplaatsen heeft tot gevolg dat het aantal mobiliteitsbewegingen in, van en naar het CID en de Binckhorst gaan toenemen. In lijn met de Structuurvisie CID en het omgevingsplan Binckhorst wil het college leefbare, bereikbare en verkeersveilige gebieden bouwen door het realiseren van autoluwe wijken en het concentreren van autoverkeer op doorgaande wegen.

Het Verkeersnetwerk CID-Binckhorst is een nadere uitwerking van de Structuurvisie CID en het omgevingsplan Binckhorst. Het Verkeersnetwerk beschrijft de toekomstige netwerken van de verschillende vervoerssoorten, inclusief de aanpassingen die nodig zijn om een duurzame ontwikkeling van de beide gebieden mogelijk te maken. Het Verkeersnetwerk wordt ter vaststelling aan het College voorgelegd.

Om de bouw van zeer grote aantallen woningen in Laakhavens mogelijk te maken is in het Verkeersnetwerk CID-Binckhorst een pakket aan te nemen mobiliteitsmaatregelen tot 2030 nader uitgewerkt. Om de duizenden woningen in Laakhavens en rond HS te kunnen bouwen is het noodzakelijk om het doorgaande autoverkeer anders te laten rijden. In de huidige situatie rijdt veel autoverkeer tussen het Schenkviaduct via het Rijswijkseplein en Waldorpstraat naar de Calandstraat. De drukte en het ruimtebeslag die dat met zich meebrengt beperkt de mogelijkheid om te bouwen en meer ruimte te geven aan groen, lopen, fietsen en ov. Het maatregelen pakket tot 2030 beschrijft de mobiliteitsmaatregelen in het omliggende gebied van Laakhavens en Hollands Spoor die het autoluw maken van de Waldorpstraat mogelijk maken.

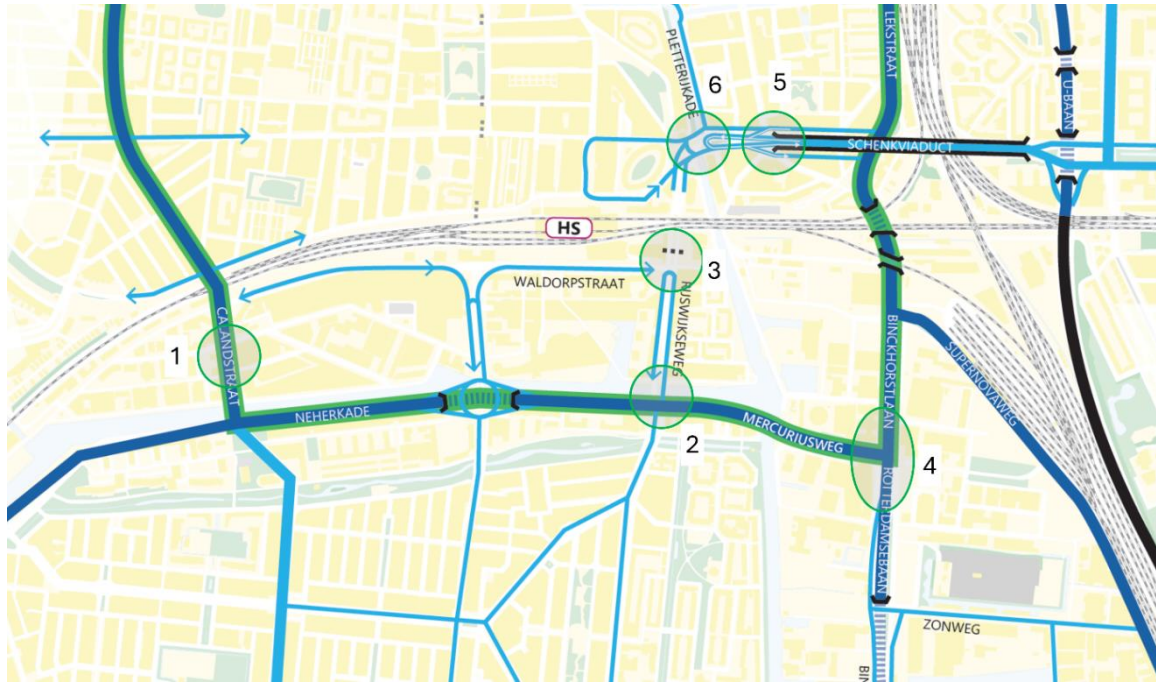
Directe aanleiding en urgentie voor dit voorstel is de voorgenomen vaststelling van het bestemmingsplan Escher Gardens gelegen aan de Waldorpstraat. In het bestemmingsplan wordt het bouwen van 1.250 woningen mogelijk gemaakt naast station Hollands Spoor met het uitgangspunt dat de Waldorpstraat autoluw wordt en het bestaande viaduct voor het station komt te vervallen. Omdat de aanpassing van de Waldorpstraat zal leiden tot verkeerseffecten in een groter gebied zijn generieke en flankerende maatregelen nodig en vraagt daarom om vaststelling van het mobiliteitsmaatregelenpakket tot 2030.

Relatie bestemmingsplan Escher Gardens

Het bestemmingsplan Escher Gardens brengt een noodzakelijke herinrichting van de Waldorpstraat met zich mee, waardoor de verkeersstructuur in het omliggende gebied aanpassingen vraagt. Tevens vereist het bestemmingsplan dat bij oplevering van Escher Gardens het viaduct is verwijderd. De doorgaande verkeersfunctie van de Waldorpstraat verdwijnt, zoals ook opgenomen in de Structuurvisie CID en ontwikkelvisie Laakhavens. Met het vervallen van de functie voor het doorgaande verkeer is het mogelijk de Waldorpstraat op te waarderen naar een aantrekkelijk straat met meer ruimte voor groen, fietsers, voetgangers en verblijven. Doordat er minder autoverkeer door het Laakhavens gebied komt te rijden en de verbinding met station HS en de binnenstad aantrekkelijk wordt voor voetgangers en fietsers, wordt de autoafhankelijkheid voor bewoners en bezoekers van het gebied minder groot en verbetert de bereikbaarheid van het gebied en de stad doordat de groei in mobiliteit zoveel mogelijk wordt opgevangen door lopen, fietsen en ov.

De aanpassing van de Waldorpstraat voor doorgaand autoverkeer leidt tot een verschuiving van verkeersstromen in een groter deel van het omliggende gebied. Een groter deel van het verkeer zal de stedelijke hoofdwegen in het gebied kiezen en dan met name de Neherkade en een deel van de Binckhorstlaan en Supernovaweg. Dit vraagt om lokale maatregelen op de kruisingen op de Centrumring om de verkeersafwikkeling op deze wegen te waarborgen. Tegelijkertijd zorgen deze maatregelen er samen ook voor dat in het CID het gebied binnen de Centrumring autoluw wordt, waardoor lopen en fietsen aantrekkelijker wordt.

Verkeersmaatregelen tot 2030



Figuur 1 overzicht van de maatregelen op kruisingen rondom Laakhavens tot 2030

Het doorgaande autoverkeer zal gaan rijden via de stedelijke hoofdwegen, met name de Neherkade en een deel van de Binckhorstlaan en Supernovaweg. Hiermee wordt de Waldorpstraat opgewaardeerd met ruimte voor groen, fietsers, voetgangers en verblijven. Om de capaciteit en doorstroming van het autoverkeer te faciliteren worden op de 6 locaties in bovenstaande kaartje maatregelen genomen. In het Verkeersnetwerk CID-Binckhorst 2040 staan de maatregelen per verkeerspunt nader uitgewerkt.

Verkeerskundige investeringen tot 2030

Een eerste raming van de kosten van de verkeerskundige ingrepen tot 2030 is op basis van expert judgement (Goudappel) in kaart gebracht en bedragen €8 miljoen euro (excl BTW). Nadere uitwerking van de kosten van deze maatregelen vindt plaats in het vervolgproces. De verkeerskundige maatregelen bieden kansen voor de verdere gebiedsontwikkelingen en/of vergroening, waarbij mogelijkheden zijn om betere verblijfsruimte te creëren. Dit doet zich met name voor op het Rijswijkseplein, de Rijswijkseweg en het Schenkviaduct.

Voorstel is om de fasering van de te nemen maatregelen tot 2030 en bijbehorende investeringen nader uit te werken in projecten.

Milieuonderzoek en aanvullende maatregelen

Om in beeld te krijgen wat de milieueffecten zijn van de aanpassingen aan de autostructuur is voor plan jaar 2030 een vergelijking gemaakt met de situatie in 2025. Hierbij is beoordeeld wat de effecten zijn op luchtkwaliteit en geluidsbelasting en hoe deze zich verhouden tot de wettelijke kaders. Arcadis heeft dit onderzoek uitgevoerd.

Uit de studie blijkt dat de maatregelen voor luchtkwaliteit in 2030 geen overschrijding geven voor de bestaande normen (omgevingswaarden) voor stikstofdioxide en fijnstof. In deze berekening is geen rekening gehouden met een positief effect van de in te voeren Zero-emissie zone in 2025 en betreft dus een worst-case. In oktober 2024 zijn de Europese grenswaarden ten aanzien van luchtkwaliteit aangescherpt en gaan er vanaf 2030 strengere eisen gelden. Nederland heeft tot 2026 de tijd om

deze om te zetten naar nationale omgevingswaarden. Er ontstaat dan mogelijk hier maar ook op andere straten in Den Haag een opgave voor stikstofdioxide.

Ten aanzien van geluidsbelasting zorgen de maatregelen in 2030 tot een verschuiving. De straten Waldorpstraat, Rijswijkseweg, Rijswijkseplein en Weteringkade kennen een afname in geluidsbelasting. Straten als de Neherkade, Binckhorstlaan en Jan van der Heijdenstraat kennen een toename, echter voor deze straten zijn passende oplossingen voorhanden, zoals beschreven in het Verkeersnetwerk CID-Binckhorst 2040.

H. Wijziging paragraaf 5.10.2 toelichting onderzoeksresultaten Wegverkeerslawaaai

In overeenstemming met de aangevulde geluidsonderzoeken wordt de laatste volzin van paragraaf 5.10.2 aangevuld met een verwijzing naar de toepasselijke bijlage. De wijziging ziet er als volgt uit:

5.10.2 Onderzoeksresultaten Wegverkeerslawaaai

In het geluidsrapport [Akoestisch onderzoek hogere waardenbesluit Wet geluidhinder bestemmingsplan Escher Gardens](#), raadpleegbaar in bijlage 9 bij de toelichting, zijn de volgende wegen (inclusief tram) onderzocht:

1. Waldorpstraat (inclusief bussen)
2. Leeghwaterplein (inclusief tram)
3. Parallelweg (inclusief tram)
4. Naaldwijksestraat
5. Stamkarststraat
6. Rijswijkseweg (inclusief tram)

Uit de rekenresultaten blijkt dat het verkeerslawaaai van de Waldorpstraat ten hoogste 51 dB bedraagt. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt daarmee overschreden, de maximale grenswaarde van 63 dB niet. De geluidbelastingen van de overige wegen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. De gemeente is bevoegd om de overschrijdingen toe te staan met een hogere grenswaardenbesluit. De gemeente Den Haag is hiertoe bereid als voldaan wordt aan de voorwaarden van het Haagse hogere grenswaardenbeleid. Uit het geluidsrapport blijkt dat aan de voorwaarde van het gecumuleerde geluidniveau (max 69,5 dB(A)) voldaan zal worden en dat het mogelijk is om te voldoen aan de voorwaarden m.b.t de geluidluwe gevel. De overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarden zijn gering, geluidmaatregelen zijn daardoor niet kosteneffectief. Aangezien de positionering van de woongevels en buitenruimtes niet vaststaat is de eis met betrekking tot de geluidluwe gevel opgenomen als planregel in het bestemmingsplan zodat zeker gesteld wordt dat de nieuwbouw hieraan zal voldoen. Het hogere grenswaardenbesluit voor het wegverkeerslawaaai van de Waldorpstraat is vastgesteld en wordt als bijlage 9 opgenomen bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

I. Wijziging paragraaf 5.10.3 Onderzoeksresultaten Railverkeerslawaaai

In overeenstemming met de aangevulde geluidsonderzoeken wordt de laatste volzin van paragraaf 5.10.3 aangevuld met een verwijzing naar de toepasselijke bijlage. De wijziging ziet er als volgt uit:

5.10.3 Onderzoeksresultaten Railverkeerslawaaai

In het geluidsrapport, [Akoestisch onderzoek hogere waardenbesluit Wet geluidhinder bestemmingsplan Escher Gardens](#), raadpleegbaar in bijlage 9 bij de toelichting, is het spoorweglawaaai onderzocht.

Uit de rekenresultaten blijkt dat het spoorweglawaaai ten hoogste 63 dB bedraagt. De voorkeursgrenswaarde van 55 dB wordt daarmee overschreden, de maximale grenswaarde van 68 dB niet. De gemeente is bevoegd om de overschrijdingen toe te staan met een hogere grenswaardenbesluit. De gemeente Den Haag is hiertoe bereid als voldaan wordt aan de voorwaarden van het Haagse hogere grenswaarden beleid. Uit het geluidsrapport blijkt dat aan de

voorwaarde van het gecumuleerde geluidniveau (max 69,5 dB(A)) voldaan zal worden en dat het mogelijk is om te voldoen aan de voorwaarden m.b.t de geluidluwe gevel. Ook blijkt dat het toepassen van raildempers en geluidschermen onvoldoende effectief is. Voor een goede werking van de raildempers is de rijsnelheid te laag en de woningbouw is te hoog om voldoende af te kunnen schermen. Aangezien de positioneringen van de woongevels en buitenruimtes niet vaststaan is de eis met betrekking tot de geluidluwe gevel opgenomen als planregel in het bestemmingsplan, zodat zeker gesteld wordt dat de nieuwbouw hieraan zal voldoen. Het hogere grenswaarden besluit voor het spoorweglawaai is vastgesteld en wordt als bijlage 9 opgenomen bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

J. Wijziging paragraaf 5.10.4.2 Onderzoeksresultaten Bedrijven en Milieuzonering

In overeenstemming met de voltooide geluidonderzoeken voor Bedrijven en Milieuzonering wordt paragraaf 5.10.4.2 aangevuld met een verwijzing naar de toepasselijke bijlagen in de onderstreepte teksten:

Rondom het plangebied met de nieuwe woonbestemmingen liggen kantoren, scholen, het station Hollands Spoor en het emplacement Hollands Spoor. De bedrijven mogen niet belemmerd worden in hun bedrijfsvoering vanwege de milieueisen die op de woningen zullen gelden en anderzijds mogen de toekomstige bewoners niet gehinderd worden door de bedrijven. In de onderzoeksrapporten “BMZ- onderzoek kantoren, scholen en omroepinstallatie station”, raadpleegbaar in bijlage 10 en 11, zijn de omliggende bedrijven onderzocht, uitgezonderd het emplacement Hollands Spoor (dit is apart onderzocht). Voor het onderzoek is een rekenmodel gebruikt waarbij de bronsterktes en bedrijfsduren van de bronnen zijn ingeschat.

Uit de onderzoeksresultaten van het geluid van de installaties op omliggende gebouwen op de nieuwbouw van Escher Gardens volgt dat het voldoet aan de toetswaarden van het Activiteitenbesluit en aan de richtwaarden uit stap 2 van de VNG- publicatie Bedrijven en milieuzonering. De nieuwe woonfunctie en het geluid van de installaties rond het plangebied belemmeren elkaar niet en er is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het volledige onderzoek is raadpleegbaar in bijlage 10.

Uit de onderzoeksresultaten van het geluid van de omroepinstallatie van station Den Haag Hollands Spoor op de nieuwbouw van Escher Gardens volgt dat de geluidbelasting op de gevels van de stedelijke laag en op delen van de noordgevels (spoorzijde) en westgevels niet voldoet aan de richtwaarde. De overschrijding is maximaal 6 dB op de gevels van de stedelijke laag. Een maatwerkvoorschrift is derhalve noodzakelijk om beperking van de bedrijfsvoering van het station door de nieuwbouw te voorkomen. Vanwege de geluidbelasting van het doorgaande spoor en het emplacement zijn ter hoogte van de stedelijke laag reeds gevelmaatregelen zoals dove gevels of voorzieningen voor te openen delen voorgeschreven. Gevels aan de noordzijde dienen tevens een hoge gevelgeluidwering vanwege het spoorverkeer (inc. emplacement) te verkrijgen welke ruim voldoende is met betrekking tot het te verlenen maatwerk. Hierdoor is er sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat. Het volledige onderzoek is raadpleegbaar in bijlage 11.

K. Wijziging paragraaf 5.10.5 Emplacement Hollands Spoor

In overeenstemming met de aangevulde geluidsonderzoeken wordt de laatste volzin van paragraaf 5.10.5 aangevuld met een verwijzing naar de toepasselijke bijlage in de onderstreepte tekst:

Naar aanleiding van de aangevulde geluidsonderzoeken wordt paragraaf 5.10.5 Emplacement Hollands Spoor als volgt gewijzigd:

“Het emplacement ligt direct naast het project Escher Gardens. In het geluidsrapport spoorwegemplacement parallelweg, is het geluid van het emplacement op Escher Gardens

onderzocht. Het geluidsrapport spoorwegemplacement was ten tijde van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan nog niet voltooid. Deze is bij de vaststelling als bijlage 12 bij het bestemmingsplan toegevoegd.

Op grond van de bestaande milieuvergunning zijn de geluidniveaus van het emplacement hoog en kunnen niet zondermeer vergund worden. Vooral het verwarmen van de treinen in de winter veroorzaakt hoge geluidniveaus. Op basis van het rekenmodel blijkt dat het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ter plaatse van Escher Gardens tot een hoogte van 25 meter niet vergunbaar is (>57 dB(A) etmaalwaarde). Hierdoor zijn ter hoogte van de stedelijke laag gevelmaatregelen zoals dove gevels of voorzieningen voor te openen delen voorgeschreven. Met de toename van de bouwhoogte nemen de geluidniveaus af. De thans berekende beoordelingsniveaus op de hoogtes boven 25 meter zijn, onder voorwaarde, vergunbaar. Hierbij zijn aan de woongevels gebouw gebonden maatregelen vereist. De gebouw gebonden maatregelen worden in de paragraaf aanvaardbaar woon- en leefklimaat beschouwd.

De milieuvergunning van het emplacement Hollands Spoor bevat geen beoordelingspunten ter plaatse van Escher Gardens. Normaliter wordt de milieuvergunning aangevuld met beoordelingspunten voordat er nieuwe geluidgevoelige functies worden bestemd. Vooralsnog is de milieuvergunning niet aangepast omdat de Omgevingswet voorschrijft dat de geluidruimte van het emplacement Hollands Spoor (grotendeels) naar het geluidproductieplafond van het doorgaande spoor overgeheveld moet worden. Wanneer de overheveling plaatsvindt en op welke wijze dat precies gebeurt is onbekend.

De aanvaardbaarheid van het geluid van het emplacement is daarom ook beoordeeld gezamenlijk met het doorgaande railverkeer op basis van de nieuwe wetgeving. Dove gevels bij de torens boven de stedelijke laag zijn niet nodig en de vergunning van het emplacement hoeft niet te worden uitgebreid met beoordelingspunten op Escher Gardens. Daarnaast worden extra omstandigheden en maatregelen genoemd om de relatief hoge geconstateerde geluidniveaus op de torens vlak boven de stedelijke laag te compenseren. Zo wordt een geluidluwe daktuin op de stedelijke laag genoemd met gemeenschappelijke ruimtes en een groene en relatief rustige omgeving op straatniveau wegens herinrichting van de Waldorpstraat tot groen verblijfsgebied waarin minder verkeer is. Indien bij de omgevingsvergunning voor het bouwen het voorgaande in acht wordt genomen en wordt aangesloten bij nieuwe wetgeving, waarin het (meeste) geluid van het emplacement bij dat van het doorgaand spoor wordt betrokken, is daarmee geborgd dat sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat. Het volledige onderzoek is raadpleegbaar is bijlage 12 bij de toelichting.

L. Wijziging paragraaf 5.10.6 Conclusie en maatregelen

In overeenstemming met de aangevulde geluidsonderzoeken wordt paragraaf 5.10.6 gewijzigd:

Aanvaardbaar woon- en leefklimaat

Escher Gardens ligt op een hoog geluid belaste locatie. De belangrijkste geluidbronnen aan de spoorzijde zijn: spoorweglawaai, het emplacement Hollands Spoor, installatielawaai en het omroepgeluid van het station. Aan de zijde Waldorpstraat: wegverkeerslawaai (= beperkt) en installatielawaai.

Het installatielawaai (luchtbehandeling van gebouwen) zal door geluidmaatregelen teruggebracht worden tot aanvaardbare niveaus waarbij voldaan wordt aan de generieke geluidnormen van het Activiteitenbesluit. Uit vervolgonderzoek is gebleken dat geen nadere maatregelen nodig zijn. Geluidmaatregelen aan de bronnen van het emplacement en het doorgaande spoor zijn

redelijkerwijs niet mogelijk. Uit aanvullend geluidonderzoek voor het omroepgeluid van het station zijn nadere maatregelen aanbevolen in de vorm van het verlenen van maatwerkschriften waarmee hogere geluidniveau's worden toegestaan.

Gezien de verhoogde niveaus en cumulatie van de bronsoorten zijn er gebouw gebonden maatregelen vereist om het woon- en leefklimaat te beschermen. De maatregelen zijn geborgd in de planregels van het bestemmingsplan. De gebouw gebonden maatregelen zijn:

- 1. Dove gevels (niet te openen delen) in de geluidgevoelige functies tot 25 meter hoogte. Hierdoor komt het geluid niet door geopende delen de woningen binnen.*
- 2. Maatregelen die ervoor zorgen dat het spoorweglawaai op te openen delen van de buitengevel van geluidgevoelige functies niet meer bedraagt dan 58 dB. Hierdoor kan een raam of deur opengezet worden zonder dat er te veel geluid binnenkomt. Deze eis komt het binnenniveau t.a.v. het spoorweglawaai, het emplacement en het omroepgeluid ten goede. Daarnaast wordt hierdoor ook het geluid op een balkon ter plaatse van de te openen toegangsdeur beperkt.*

Met de bovenstaande gebouwgebonden maatregelen en rekening houdend met het uitgangspunt dat de luchtbehandelingsinstallaties alsmede het omroepgeluid voldoen aan de generieke normen uit de Bruidsschat of maatwerkvoorschriften krijgen die ten aanzien van de hogere geluidniveau's samen met de geluidwerende gevelmaatregelen zijn onderbouwd, is er sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat zoals vereist bij een goede ruimtelijke ordening.

M. Wijziging paragraaf 5.12.2.3 Windklimaat Stadsklimaat

In overeenstemming met het windonderzoek wordt de tweede en de derde alinea in de conclusie die behoort bij het hoofdstuk Stadsklimaat als volgt aangescherpt:

Op de meeste plekken wordt het windklimaat hierdoor goed voor doorlopen. Op een aantal plekken zijn nog gele vlekken te zien, wat duidt op een matig windklimaat voor doorlopen. Dit heeft aandacht in de verdere uitwerking bij de aanvraag omgevingsvergunning. Langs de gevels is op veel plekken sprake van een goed of matig windklimaat voor slenteren, zodat er voldoende mogelijkheden zijn voor het realiseren van gebouwentrees. Hiermee is het aannemelijk dat zonder toepassing van vegetatie het uiteindelijke ontwerp van Escher Gardens kan voldoen aan het Haagse windbeleid. In de verdere uitwerking van het ontwerp is het belangrijk rekening te houden met het windklimaat als het gaat om het functioneren van het gebouw, de relatie met de openbare ruimte en de positionering van de entrees.

N. Toevoeging paragraaf 5.9 Natuurbescherming

In verband met het voltooide stikstof onderzoek wordt paragraaf 5.9.2.2 Resultaten van de toelichting in overeenstemming hiermee gewijzigd:

5.9.2.2 Resultaten

Ten behoeve van de ontwikkeling Escher Gardens is door Antea Group een stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd. De resultaten zijn vastgesteld met behulp van het verplicht gestelde rekenprogramma AERIUS-calculator (versie 2024), waarbij als rekenjaar voor alle modellen 2025 is aangehouden, om zo een worstcasescenario te modelleren. In deze paragraaf wordt een samenvatting van het onderzoek gegeven. Het volledige onderzoek is als Bijlage 16 bij deze toelichting opgenomen.

In het onderzoek is rekening gehouden met de realisatie van maximaal 1.250 woningen.

De dichtstbijzijnde Natura 2000- gebieden zijn 'Meijendal & Berkheide' en 'Westduinpark & Wapendal', beide op ongeveer 4,3 kilometer afstand.

Uit de AERIUS- berekeningen blijkt dat er voor de gevraagde activiteit voor zowel de gebruiksfase als de realisatiefase van Escher Gardens in de vigerende periode én in de referentiesituatie in 2040, niet tot meer stikstofdepositie zal leiden dan 0,00 mol/ha/jaar op omliggende Natura-2000 gebieden.

O. Wijziging paragraaf 6.2.2.1 onder Artikel 3 Gemengd

In overeenstemming met het toepasselijke beleid in het kader van mindervalide parkeren en het voltooide stikstofonderzoek wordt paragraaf 6.2.2.1 gewijzigd en aangevuld met de onderstreepte tekst:

De bovengenoemde wijzigingen van de bestemmingsomschrijving in artikel 3.1 leiden tot de onderstaande herschrijving van deze paragraaf:

“Artikel 3 maakt gemengde functies mogelijk in de hoogbouwontwikkeling, waarin met name dienstverlening, maatschappelijk, lobby's, detailhandel, horeca, kantoor, sportvoorzieningen, cultuur & ontspannen en wonen is toegestaan.

In de plint bevinden zich publiekgerichte voorzieningen zoals horeca, detailhandel en commerciële of maatschappelijke voorzieningen. Dienstverlenende – en maatschappelijke functies zijn meer specifiek in het hele gebouw toegestaan. Op de begane grond bestaan er enkel vestigingsmogelijkheden voor detailhandelszaken en lobby's ten behoeve van boven de plint gelegen functies. Voorts zijn horeca-ondernemingen uitsluitend toegestaan op de begane grond en de eerste verdieping, voor zover het lichte- en middelzware- horeca betreft. Via een afwijking kan medewerking worden verleend aan horeca in de kroon.

Bij elkaar mag het totale bruto-oppervlak voor de functies maatschappelijk, horeca, dienstverlening, cultuur en ontspanning, sportvoorzieningen en detailhandel niet meer bedragen dan 3.000 m². Hiervan beslaat het maximale bruto-oppervlak voor horeca en detailhandel maximaal 750 m² en zijn afzonderlijke eenheden toegestaan die niet groter zijn dan 250 m². Voor dienstverlening bedraagt het totale bruto-oppervlak niet meer dan 1000 m².

Verder zijn in de stedelijke laag (tot circa 25 meter) zowel kantoren als woningen toegestaan. Het aantal kantoren bedraagt minimaal 10.000 en maximaal 20.000 m² bvo. Woningen zijn daarnaast ook in de woontorens toegestaan. Het maximale aantal woningen bedraagt 1.250. Met betrekking tot de functie wonen vermeldt het artikel tevens voorschriften over woninggroottes, de exploitatie van sociale huurwoningen en middeldure huurwoningen. Het artikel maakt ook aan wonen toebehorende functies mogelijk gericht op ontmoeting en ontspanning zijn in de torens toegestaan. Voorts kan er tot 2 lagen ondergronds worden gebouwd ten behoeve van fietsparkeren, mindervalide parkeerplaatsen en technische functies. Mindervalideparkeervoorzieningen zijn naast de ondergrondse lagen ook toegestaan op de begane grond.

Tot slot is een voorwaardelijke bepaling opgenomen met betrekking tot het te nemen verkeersbesluit ten aanzien van de afwaardering van het verkeer in de Waldorpstraat. Daarnaast zijn tevens voorwaardelijke bepalingen opgenomen m.b.t. waterberging, en windhinder, om de gestelde eisen ten aanzien van de verrichte milieuonderzoeken voldoende te borgen. Ook bevat het artikel ten aanzien van parkeren een voorwaardelijke bepaling zodat de parkeerplaatsen in de nabije parkeergarage tevens in publiekrechtelijke zin zijn geborgd. De functie 'ongebouwde

parkeervoorziening' dient ter zekerheid dat de bestaande parkeervoorziening in het vigerende bestemmingsplan niet weg wordt bestemd zolang het verkeersbesluit ten behoeve van de Waldorpstraat niet is vastgesteld.

P. Wijziging paragraaf 6.2.3 Algemene regels

De één na laatste alinea van paragraaf 6.2.3 Algemene regels wordt als volgt gewijzigd:

In artikel 9 Algemene afwijkingsregels: Het bevoegd gezag kan in geringe mate afwijken van de maatvoering die in de bouwregels is bepaald en ook voor geringe afwijkingen in de begrenzing van bestemmings- en/of bebouwingsgrenzen. Verder is afwijken mogelijk voor de bouw van kleine nutsvoorzieningen, geluidwerende voorzieningen en containers voor huishoudelijk afval. Ten slotte is afwijken mogelijk voor het bouwen beneden peil, buiten het bouwvlak. Bij de afweging over bebouwing onder de openbare ruimte, dient dit te worden afgestemd met de beheerder van de openbare ruimte aangaande het beheer, behoud en gebruik van de openbare ruimte.

Q. Bijlagen bij de toelichting; schrappen bijlage 6 en 7

Bijlage 6 “Monumentale bomen (lijst)” en bijlage 7 “Monumentale bomen (kaart)” zijn niet op dit bestemmingsplan van toepassing en worden, onder doornummering van navolgende bijlagen, geschrapt.

R. Bijlage bij de toelichting; vervangen bijlage 10

Bijlage 10 ‘Rapportage netwerkstudie KNIP Waldorpstraat’ wordt bijlage 8 en wordt geheel vervangen door ‘Onderzoek Arcadis Verkeersmaatregelen 2030 CID Binckhorst’.

S. Bijlagen bij de toelichting; wijziging bijlage 11

Bijlage 11 ‘Ontwerpbeschikking hogere grenswaarden’ wordt bijlage 9 en wordt geheel vervangen door “Besluit hogere grenswaarden ODH806544”.

T. Bijlagen bij de toelichting; toevoegen bijlage 10

Bijlage 10 Geluidonderzoek installaties Escher Gardens wordt aan de bijlagen toegevoegd.

U. Bijlagen bij de toelichting; toevoegen bijlage 11

Bijlage 11 “Geluidsonderzoek omroepinstallaties Escher Gardens” wordt aan de bijlagen toegevoegd.

V. Bijlagen bij de toelichting; toevoegen bijlage 12

Bijlage 12 “Emplacement Escher Gardens” wordt aan de bijlagen toegevoegd.

W. Bijlagen bij de toelichting; toevoegen bijlage 13

Bijlage 13 “Eerste Advies commissie-MER 18042024” wordt aan de bijlagen toegevoegd.

X. Bijlagen bij de toelichting; toevoegen bijlage 14

Bijlage 14 “Aanvulling project-MER” wordt aan de bijlagen toegevoegd.

Y. Bijlagen bij de toelichting; toevoegen bijlage 15

Bijlage 15 “Eindadvies commissie-MER” wordt aan de bijlagen toegevoegd.

Z. Bijlagen bij de toelichting; toevoegen bijlage 16

Bijlage 16 “Stikstofdepositie onderzoek Escher Gardens” wordt aan de bijlagen toegevoegd.

AA. Bijlagen bij de toelichting; toevoegen bijlage 17

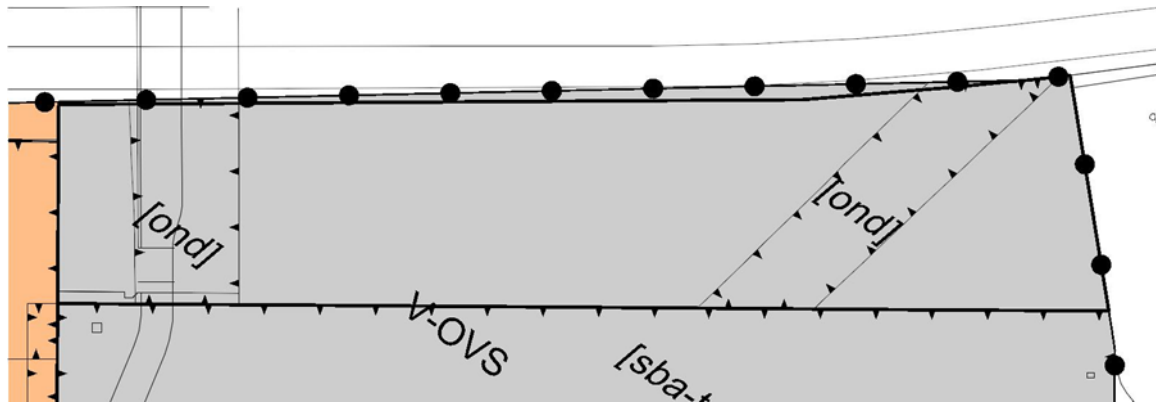
Bijlage 17 'Reactie op het eindadvies Commissie m.e.r.'

Naar aanleiding van de zienswijzen

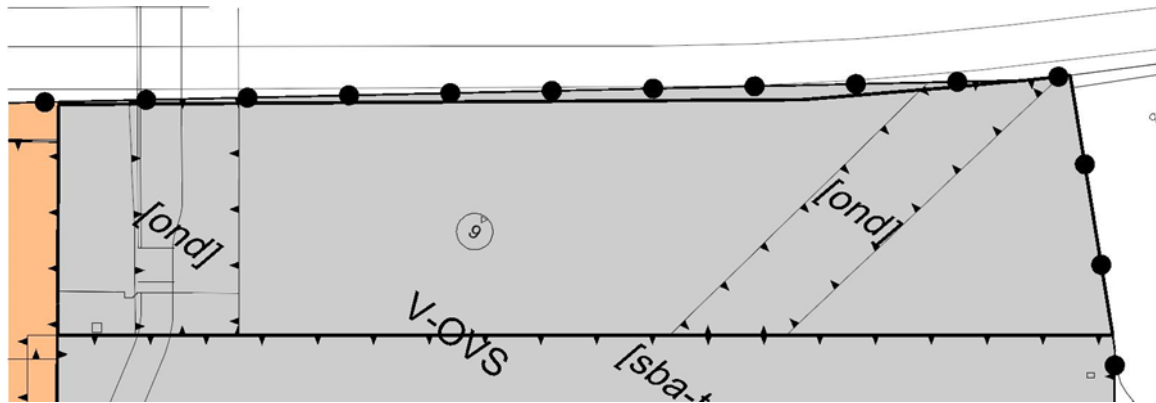
Verbeelding

A. Aanpassing bestemming Verkeer- openbaar vervoerstation

Naar aanleiding van onderdeel c van de zienswijze van NS (Ra. 10690280) is het bouwvlak van de bestemming Verkeer- Openbaar vervoerstation aangepast. Deze wijziging ziet er als volgt uit:



Verbeelding ontwerpbestemmingsplan



Vast te stellen verbeelding

Regels

A. Wijziging artikel 3.1, artikel 3.5

Naar aanleiding van onderdeel H en J van de zienswijze van Voorall (Ra. 10688863) wordt invalide parkeren voor bewoners en gebruikers mogelijk gemaakt op het maaiveld en t/m twee lagen onder het maaiveld, met uitzondering van ruimtes grenzend aan de Waldorpstraat en het plein. De ligging van de mindervalideparkeervoorzieningen wordt tevens in de specifieke gebruiksregels verduidelijkt door de toevoeging van een nieuw lid "Q" aan artikel 3.5. De wijzigingen zien er als volgt uit:

Aan art. 3.1 wordt sub l toegevoegd:
l. mindervalide parkeervoorzieningen

Aan art. 3.1 wordt lid n toegevoegd:
n. mindervalide parkeervoorzieningen

Aan art. 3.5 wordt lid Q toegevoegd:
q. Mindervalideparkeervoorzieningen zijn uitsluitend op het maaiveld toegestaan en t/m twee lagen onder maaiveld, met dien verstande dat zij niet gevestigd worden in ruimtes grenzend aan de Waldorpstraat en Stationsplein Waldorpstraat.

B. Wijziging artikel 4.1 en 4.2

Naar aanleiding van de zienswijze van NS onderdeel d (Ra. 10690280) worden aan de bouwregels van bouwwerken geen gebouwen zijnde in art. 4.2.2 onder lid a de sub-leden 3 en 4 toegevoegd. Ook wordt aan artikel 4.1 sub h toegevoegd.

Aan artikel 4.1 wordt sub h toegevoegd:
h. openbaar vervoerstation met bijbehorende voorzieningen.

Artikel 4.2.2 sub a nummer 3 luidt als volgt:
3. een bouwwerk, geen gebouw zijnde rechtstreeks ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer 15 meter;

Art. 4.2.2 sub a nummer 4 luidt als volgt:
4. voor perrons en overkappingen 7 meter.

C. Toevoeging artikel 4.3 sub b

Naar aanleiding van de zienswijze van NS onderdeel b (Ra. 10690280) wordt aan artikel 4.3 Nadere eisen sub b toegevoegd. Dit luidt als volgt:

b. de situering en/of vormgeving van gebouwen en onderdoorgangen in verband met de verkeers- en spoorveiligheid en/of vanwege van belang zijnde verkeerskundige maatregelen met het oog op de verkeersafwikkeling en doorstroming.

Toelichting

A. Aanvulling paragraaf 5.4.1 Parkeren

Naar aanleiding van onderdeel H en J van de zienswijze van Voorall (Ra. 10688863) aangaande mindervalide parkeerplekken wordt paragraaf 5.4.1 Parkeren met de volgende tekst aangevuld:

De parkeereis is conform het vigerende parkeerbeleid. Het daadwerkelijk benodigde aantal parkeerplaatsen is afhankelijk van de omvang en de categorie van de te realiseren woningen. Het uitgangspunt is dat de extra parkeerplaatsen op eigen terrein of elders op privaat terrein moeten worden gerealiseerd en niet in de openbare ruimte. De ontwikkeling van woningen of voorzieningen mag niet leiden tot een sterke groei van de parkeerdruk op straat. Bewoners komen niet in aanmerking voor een bewoners- of bezoekersvergunning voor parkeren op straat, met uitzondering van mindervaliden.

B. Wijziging paragraaf 5.4.2.1 Resultaten verkeer

Naar aanleiding van onderdeel G van de zienswijze van Bolf (Ra. 10688834) wordt in paragraaf 5.4.2.1 Resultaten verkeer onder Parkeren van de toelichting de laatste zin van deze alinea geschrapt. Deze luidt:

Voor bezoekers van Escher Gardens is, naast de Q-park garage, ook het parkeren op straat beschikbaar.

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 15 april 2025,

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;
 - Zienswijze 01 (Ra 10690314) ongegrond te verklaren;
 - Zienswijze 02 (Ra 10690280) deels gegrond en deels ongegrond te verklaren;
 - Zienswijze 03 (Ra10689811) ongegrond te verklaren;
 - Zienswijze 04 (Ra 10689793) deels gegrond en deels ongegrond te verklaren;
 - Zienswijze 05 (Ra 10688884) ongegrond te verklaren;
 - Zienswijze 06 (Ra10688863) deels gegrond en deels ongegrond te verklaren;
 - Zienswijze 07 (Ra10688834) deels gegrond en deels ongegrond te verklaren;
- II. tot herziening van de op het plangebied Escher Gardens betrekking hebbende regelingen:
 - Bestemmingsplan Laakhavens, vastgesteld bij raadsbesluit 11, d.d. 20 februari 2014;
 - Parapluherziening (fiets)parkeren, vastgesteld bij raadsbesluit RIS300391, d.d. 20 september 2018;
 - Parapluherziening Flitsbezorging, vastgesteld bij raadsbesluit RIS313314, d.d. 1 december 2022.
- III. met in achtneming van de Staat van wijzigingen vast te stellen het bestemmingsplan Escher Gardens bestaande uit de kaart NL.IMRO.0518.BP0375FEscherGard-40ON.dgn met ondergrond o_ NL.IMRO.0518.BP0375FEscherGard-ond.dgn en regels, zoals deze bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bescheiden zijn aangegeven, toegelicht en beschreven;
- IV. dat bij het bestemmingsplan voor Escher Gardens geen exploitatieplan wordt vastgesteld;
- V. **a. dat met de vaststelling van het bestemmingsplan Escher Gardens wordt kennisgenomen van de voor de planontwikkeling noodzakelijke mobiliteitsingrepen, die voortvloeien uit het Verkeersnetwerk CID-Binckhorst *en welke per ingreep afzonderlijk aan de raad zullen worden voorgesteld;**
b. *dat elke ingreep een afwegingskader bevat waarbinnen alternatieve mobiliteitsingrepen en investeringen aan de orde komen;

- VI. in te stemmen met het beschikbaar stellen van € 0,8 miljoen uit het structurele budget van € 2 miljoen op programma Financiën voor mobiliteitsinvesteringen om ontwikkeling van grotere bouwprojecten mogelijk te maken en dit toe te voegen aan het Meerjaren Investeringsplan (gekapitaliseerd € 8 miljoen).

*Aldus geamendeerd besloten in de openbare raadsvergadering van 12 juni 2025.

De griffier,

De voorzitter,

Na vaststelling van het bestemmingsplan Escher Gardens wordt het identificatienummer van het bestemmingsplan gewijzigd van NL.IMRO.0518.BP0375FEscherGard-40ON in NL.IMRO.0518.BP0375FEscherGard-50VA.