



Gemeenteraad van Den Haag
Postbus 19157
2500 CD Den Haag

Den Haag, 9-04-2014

Geachte Gemeenteraad,

Betreft: wijziging bestemmingsplan Bezuidenhout

Betreffende het te wijzigen bestemmingsplan Bezuidenhout willen we als Stichting Wijkberaad Bezuidenhout Midden/Oost graag bij enkele onderdelen onze zienswijze kenbaar maken.

Op basis van de tussenuitspraak van de Raad van State stelt de Wethouder u het volgende voor:

- A. Een correctie van een artikel van het bestemmingsplan welke de RvS niet gevraagd heeft en waarop eiser, het wijkberaad, al in het gelijk is gesteld.
- B. Een onderbouwing van de gevolgen van het bestemmingsplan t.o.v. het parkeren in dit gebied.

Vreemd dat de wethouder punt A hier benoemt. Juist ook op dit punt heeft het wijkberaad zich steeds verzet tegen het huidige bestemmingsplan. En heeft bij de RvS gelijk gekregen.

U als Raad heeft ingestemd met dit bestemmingsplan onder andere op basis van de informatie van de wethouder dat er altijd al dakopbouwen mochten en dat dit dus meegenomen moest worden in het nieuwe bestemmingsplan. Ter zitting heeft de RvS aangegeven en in het tussenvonnis ook benoemd dat dit feitelijk onjuist is. Een dakopbouw is wezenlijk anders dan een kapverdieping en is er wel degelijk een verandering. In de staat van wijzigingen (blz. 14) geeft de wethouder dit ook toe.

Wethouder Norder heeft dit argument in de commissie en daarna in de Raadsvergadering volgehouden en heeft u dus verkeerd geïnformeerd.

Alleen al op dit punt zou dus uw beslissing anders hebben kunnen en moeten uitvallen.

Aanvullend zouden wij het volgende willen voorhouden.

In de discussies over het huidige bestemmingsplan is er uitgebreid stilgestaan bij de situatie Carel Reinierszkade en de Co Brandeswoningen op de Juliana van Stolberglaan. Het wijkberaad, enige fracties en enige bewoners hadden specifiek gevraagd deze woningen te ontzien v.w.b. dakopbouwen. De Reinierszkade omdat deze op een internationale architectuurlijst staat en de Co Brandes woningen omdat dit een voorbeeld is van de Haagsche bouw. De wethouder heeft in commissie en raadsvergadering dit geweigerd met als argument dat het geen rijks of gemeente monumenten zijn en geen beschermd stadsgezicht.

Het volgende stuk tekst is letterlijk uit het Gemeentelijke verweer bij de Raad van State over deze vraag

Waar van toepassing vormen de waarden zoals die zijn vastgelegd in het aanwijzingsbesluit tot beschermd stadsgezicht een centrale rol (redengevende beschrijving).



Binnen het plangebied is geen sprake van een daartoe aangewezen beschermd Stadsgezicht. De zogenaamde 'Co Brandes' woningen aan de Juliana van Stolberglaan en de woningen aan De Carel Reinierszkade hebben geen monumentale status. Er is der halve geen wettelijke of beleidsmatige Beperking voor het toestaan van dakopbouwen op deze woningen.

Het volgende stuk tekst is ook letterlijk uit het zelfde verweer van de Gemeente bij de Raad van State over de vraag van bewoners om op het Imhoffplein dakopbouwen te mogen zetten.

Het Van Imhoffplein (duikerwoningen) vormt een stedenbouwkundig ensemble vanwege de ligging van de woningen aan het plein. Dit plein is een onderbreking van de straat en dat wordt benadrukt door de positie van de woningen. De afzonderlijke woningen aan het Van Imhoffplein hebben een rechthoekige verkavelingsrichting welke z'n voortzetting heeft in de Louise de Colignystraat. Daarnaast springt de duidelijke en afwijkende bouwhoogte in het oog. De tweelaagse bebouwing vormt ten opzichte van de bebouwing in drie lagen rond het Van Imhoffplein en de Louise de Colignystraat vormt juist een bevestiging van het contrast dat in stand gelaten moet worden. Juist vanwege dit stedenbouwkundig ensemble is afgezien van de mogelijkheid om daar dakopbouwen te realiseren.

U ziet dat er met 2 maten gemeten wordt door de gemeente en wij verzoeken u om voor de Reinierszkade en Co Brandeswoningen een soortgelijke alinea, a la Van Imhoffplein, te laten maken en te laten opnemen in het bestemmingsplan. Als we dan toch wijzigingen doorvoeren laten we het dan goed doen.

Conclusie Wethouder blz. 5. Deze conclusie gaat mank op basis van een simpel gegeven. De wethouder rekent hier alle woningen in Midden en Oost. Maar wij hebben nog nooit een dakopbouw gezien op een parterrewoning welke erboven nog 2 appartementen heeft. De wethouder had moeten rekenen met alle woningen in de verhoudingen welke hij zelf geeft op blz. 7 en 9. Verhouding 20/80 in Midden en 3/97 in Oost voor eensgezins en appartement. Met deze verhouding en alles delend door 3 laags bouw voor appartementen zouden alleen voor de appartementen de percentages uitkomen op **11% voor Midden en 82% voor Oost** in plaats van 2,9% en 26,6%.
(inclusief eengezinswoningen zijn de percentages 6% en 75%)

PARKEERBEHOEFTE

Betreffende de onderbouwing van de parkeer behoefte en het bestemmingsplan het volgende.

Op meerdere punten mist de onderbouwing feitelijke correctheid. Wederom wordt u als Raad verkeerd geïnformeerd. Opmerkelijk is ook dat de wethouder alleen woningen telt die eventueel een dakopbouw kunnen krijgen en geheel voorbij gaat aan de huidige totale situatie.

Onderstaand proberen we u duidelijk te maken waarom en daarvoor gebruiken we alleen Bezuidenhout-Oost als leidraad.

Uitgaande van de parkeermonitor van de gemeente (RIS271207) dd. 4/9/2012 is de parkeer capaciteit in BZH-Oost 3143 stuks. De intensiteit is 3410 stuks.

In aanmerking genomen dat de Rijklof van Goenstraat en Gerard Reijnstraat niet bij het bestemmingsplan horen zouden we een aantal van 100 capaciteit en 117 intensiteit hier van af moeten trekken.
(zie parkeermonitor)



Ook in aanmerking genomen dat de Laan van Nieuw Oost Indië is meegeteld maar dat bewoners met parkeervergunning BZH-Oost hier niet mogen parkeren. Deze straat is bestemd voor de vergunninghouders BZH-Midden. (Zie parkeervergunning kaarten op website DH.) Dus zouden we het aantal van 154 capaciteit en 135 intensiteit hier van af moeten trekken.

Omwille van de eenduidigheid houden ons verder toch vast aan de foutieve cijfers aangeboden door de wethouder, dus per saldo het aantal van **3143 capaciteit en 3410 intensiteit voor BZH-Oost**.

Aanvullend verwijst de wethouder u naar de nota RIS 269544_140211
Meerjarenprogramma 2014 – 2017 programma 'Parkeren in woongebieden

Hierin is door wethouder Smit de toezegging gegeven dat er in BZH-Oost 495 parkeer plaatsen bijkomen. Dus is de capaciteit is na enige jaren **3143+495 = 3629**

Onzorgvuldigheden in voorstel wethouder Norder.

A Uitgaande van de parkeernormen van de gemeente Den Haag zou zelfs zonder de voorgestelde dakopbouwen de norm voor BZH-Oost minimaal liggen op 5355. Dit kan berekend worden op basis van tabel 7 op bladzijde 9. Men neme het aantal woningen en vermenigvuldigt deze met de bijbehorende parkeernorm en bezoekersnorm en men krijgt bovenstaand resultaat. (uitkomst is te laag daar het onderscheid per huistype er niet is en is de berekening gemaakt op basis parkeernorm appartementen)

Of er dus 12 parkeerplekken bijkomen of het maximale aantal dakopbouwen met 299 parkeerplekken, is al niet meer relevant want de parkeernorm minus nieuwe capaciteit zonder dakopbouw = 1726 tekort.

Tevens dient er rekening gehouden te worden met de looptijd van 10 jaar van het bestemmingsplan. In tien jaar tijd groeit het autobezit met 1% per jaar (bron CBS) Dus zal de intensiteit toenemen van 3413 naar 3770 in 2024. De Gemeente rekent op een groei van 0,8% (zie parkeernormnota)

B Gestelde in voorstel van wethouder Norder op bladzijde 13 laatste alinea dat de parkeerdruk onder de 90% komt is feitelijk ook onjuist.

Als we uitgaan van een intensiteit in 2012 van 3413 en per jaar is er een groei van 0,08% in intensiteit (parkeernota blz. 32 voetnoot 17) dan is er geen enkel jaar de komende 10 jaar waar de druk onder de 90% komt. Per saldo komen alleen de jaren 2017/18 /19 onder de 100% respectievelijk met 98%/99%/99%. Alle daarop volgende jaren komen weer boven de 100% uit en op 103% in 2024.

Zie onderstaande tabel

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Intensiteitiet ,8% groei Gem	3413	3440	3468	3496	3524	3552	3580	3609	3638	3667	3696	3726	3755
Intensiteitiet 1% groei CBS	3413	3447	3482	3516	3552	3587	3623	3659	3696	3733	3770	3808	3846
Extra parkeerplaatsen				195	150	150							
Totaal capaciteit	3134	3134	3134	3329	3479	3629	3629	3629	3629	3629	3629	3629	3629
Parkeerdruk op basis ,8%	1,09%	1,10%	1,11%	1,05%	1,01%	0,98%	0,99%	0,99%	1,00%	1,01%	1,02%	1,03%	1,03%
Parkeer druk op basis ,1%	1,09%	1,10%	1,11%	1,06%	1,02%	0,99%	1,00%	1,01%	1,02%	1,03%	1,04%	1,05%	1,06%

Gebaseerd op de groeicijfers van het CBS is er maar 1 jaar (2017) waar de parkeerdruk onder de 100% komt.



Tevens is hier vermeld dat gelijktijdig plaatsing van oracs zal worden voorbereid. Oracs kosten ongeveer 2 procent aan parkeerruimte en dan zou de parkeerdruk in 2024 105% zijn.

Uitgaande van het feit dat de Raad van State gelijk aan uitspraken ter zitting de maximale gevolgen meeweegt dan kunnen we de normcapaciteit verhogen met de 299 van wethouder Norder. Dus huidige parkeernorm wijk 5355+299= 5654. Ver over de nieuwe werkelijke parkeer capaciteit van de wijk van 3629

Onderstaande tabel laat de verschillende resultaten zien.

Werkelijke parkeer cijfers			
Werkelijke capaciteit 2012 = 3134 4/9/2012			
Werkelijke intensiteit 2012 = 3413 4/9/2012			
Start werkzaamheden P2500 195 stuks		2015	2024
	Capaciteit	Intensiteit	Intensiteit
Parkeer monitor 4/9/2012 RIS271207 BZH Oost	3134	3495	
Toekomstige intensiteit 2024=0,8% groei per jaar (zie Haagse Parkeernota blz. 32 voetnoot 17)			3755
Toevoeging P2500 RIS 269544 20/2/2014 nwe parkeerplaatsen	495	195	495
Toekomstig totaal BZH Oost in 2017 = 3629		3329	3629
Parkeer probleemgrens is 90% parkeerdruk in 2017 = 3266			
Parkeerbilans volgens formule Parkeernota(behoefte en capaciteit)		-166	-126
Daadwerkelijk parkeerdruk (intensiteit/capaciteit)		105%	103%
Oracs kost ongeveer 2 % aan parkeren dus verhoging parkeerdruk		107%	105%
Parkeernormen			
Parkeer norm BZH-Oost Bestemmingsplan Bestaand (woningnorm en bezoeknorm)	5355		
Extra Dakopbouw norm maximum BZH Oost	299		
Extra Dakopbouw norm 12 stuks volgens wethouder			12
Totaal parkeernorm BZH-Oost bestaande bouw + dakopbouw	5654		5367
Toekomstige werkelijke parkeer capaciteit BZH-Oost	3629		3629
Tekort aantal parkeerplaatsen in percentage	36%		32%
Tekort aantal parkeerplaatsen in werkelijke cijfers	2025		1738



Berekening /Motivering Dakopbouw

Ook hier zetten we enige vraagtekens bij de berekeningen.

Ad 1. De laatste jaren zien we meer en meer dakopbouwen die wel degelijk een 100% en niet een 75% omvang hebben. Zie bijvoorbeeld dakopbouw Eerensplein. Dus verwachten wij wel degelijk een verschuiving.

Ook moet de conclusie bovenaan blz. 12 anders zijn. Op basis van de cijfers van tabel 12 en 13 blijkt dat alleen in Midden de categorie kleiner dan 70m² niet omhoog gaat. Dus niet zoals de wethouder claimt in beide delen. De "grote" waarschijnlijkheid over een "veel" minder grote verschuiving is hier volledig misplaatst als men de cijfers eerst goed had bekeken. De toename van de parkeerbehoefte in BZH-Oost wordt absoluut niet minder. De cijfers speken boekdelen, althans voor diegene die kan lezen.

Ad2 De wethouder gaat hier uit van een totaal aantal planologisch mogelijke dakopbouwen van 7186 woningen. Dit is het totale woningbestand maar een parterrewoning kan geen dakopbouw bouwen alleen een top appartement. Afgezet op alleen BZH-Oost (5157 woningen) en volgens de wethouder 97% appartementen dan kan alleen 1/3 hiervan een dakopbouw bouwen. M.a.w. $5157 * 97% * 1/3 = 1667$ woningen. Voor midden zijn dit 554 woningen. **Totaal 2221 i.p.v. 7186. Dan is het een percentage van 1.3% i.p.v. 0.4% realisatie.**

Vervolgens hanteert de wethouder bij de berekening van het aantal te verwachten dakopbouwen, een gemiddelde van het aantal vergunningen per jaar over de afgelopen 10 jaar. In een gemeentelijke notitie over Kleinschalig Particulier Opdrachtgeverschap wordt echter aangegeven dat het aantal vergunningen voor dakopbouwen in de stad de afgelopen 10 jaar een sterk stijgende lijn vertoont. Van vrijwel nihil tot vele honderden in het laatste jaar. Met een berekening waarbij deze trend wordt doorgezet, zal het werkelijke aantal beter benaderd worden en zal in ieder geval fors hoger uitvallen.

Als we de berekening van de wethouder volgen en er 10 keer zo vaak een opbouw komt dan komen we, met als basis de gecorrigeerde $1,3% \times 10 = 13%$ van het totaal, op een aantal van 177 dakopbouwen in 10 jaar. Anders dan de 55 stuks van de wethouder.

Dan zou de conclusie moeten zijn dat er niet 12 parkeerplekken maar 38 plekken erbij komen.

Tevens is het logisch dat het aantal dakopbouwen laag is als het oude bestemmingsplan het over kapverdiepingen heeft en voor een dakopbouw de "kruimelregeling" moest worden gebruikt en men als bewoners meer moeite moest doen voor een vergunning.

Ook mogen we aannemen dat de Haagse Verdichtingsnota, welke pas 5 jaar oud is, een impact op het aantal dakopbouwen zal hebben anders dan een al 25 jaar oud bestemmingsplan.

Aanvullend is het waar als de wethouder vermeldt dat in BZH Midden er in de meeste straten geen parkeerdruk is die 90% te boven gaat maar het verdient misschien aandacht dat juist in 11 van de 29 getelde straten de druk boven de 90 en vaker op de 100% ligt. En dit zijn juist weer de normale woonstraten zonder kantoren.

De wethouder beperkt zich in alles op 10 jaar, Maar als we de wethouder volgen in zijn claim dat als het nu in een bestemmingsplan staat het ook in het volgende bestemmingsplan moet om planschade te



vermijden, dan zitten we de komende decennia vast aan het dakopbouwgegeven. Dat betekent dat de aantallen bouw gewoon doorgaan en dus ook de behoefte aan parkeren.

Ook is het een omissie om niet de huidige parkeerdruk te benoemen en aan te geven bij welke parkeerdruk maatregelen te treffen of het niet toestaan van nieuwe ontwikkelingen.

Dit vinden wij ook een omissie in de nota Parkeernormen. Indien de parkeerdruk te hoog is wat dan?. Per saldo worden bv alle projecten met een behoefte van 3 parkeerplekken en lager, automatisch akkoord bevonden. In de nota parkeernormen d.d. 25/4/2012 staat: "Dit onderwerp vereist echter nog nadere uitwerking". Wij kunnen 2 jaar na dato geen verdere uitwerking van dit onderwerp vinden.

Bovendien zien we steeds meer elektrische oplaadpalen verschijnen. Deze installaties nemen een parkeerplek in maar zijn geen parkeerplaats volgens de APV. Hier is zover wij weten geen beleid op gemaakt. M.a.w. Als de hele straat elektrisch gaat rijden dan zijn er voor de hele straat geen parkeerplekken. Nederland loopt voorop bij de aanschaf van elektrische auto's en men kan zich dus afvragen wat de gevolgen zijn voor de komende 10 jaar m.b.t. dit bestemmingsplan en parkeerbehoefte.

Conclusie.

Op basis van bovenstaande kan een ieder concluderen dat de aangeleverde cijfers en berekeningen ver van correct zijn. Tevens zitten er aannames in opgeborgen die niet onderbouwd en gestaafd kunnen worden of zijn. Simpel gezegd: **het wemelt van de fouten**

Alleen al basis hiervan zou de wethouder zijn stuk moeten intrekken om daarna een correct stuk bij u aan te bieden.

Of u wel of niet de correctie op bladzijde 1 aanbrengt doet voor de berekening welke de Raad van State heeft geëist niet ter zake. Op basis van de huidige parkeernormen voldoet BZH-Oost nu al niet.

Om te voorkomen dat de Gemeente weer slecht in het nieuws komt en bij de Raad van State weer een flater slaat, stellen wij u voor om niet in te stemmen met dit voorstel.

Hierbij moge natuurlijk duidelijk zijn dat wij als Wijkberaad Bezuidenhout, zoals in het verleden regelmatig is gebleken, altijd bereid zijn tot overleg.

Met vriendelijke groet
Jacob E. Snijders

Voorzitter Wijkberaad Bezuidenhout Midden-Oost