

# Zienswijze

## op het ontwerp-bestemmingsplan Plesmanweg 1-6 en de ontwerp-omgevingsvergunning voor het bouwen van 3 appartementengebouwen met parkeergarages bij Plesmanweg 1-6 en het realiseren van een in- of uitrit (Plesmanduin)

### 1. Inleiding

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

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

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

Met de verdere uitwerking van de nieuwbouwplannen heeft de Plesmancommissie kunnen instemmen. De wijkbewoners zijn via de websites van Plesmancommissie en DWW, via nieuwsbrieven van de Ontwikkelaar, en op wijkvergaderingen geïnformeerd over de uitwerking van de plannen.

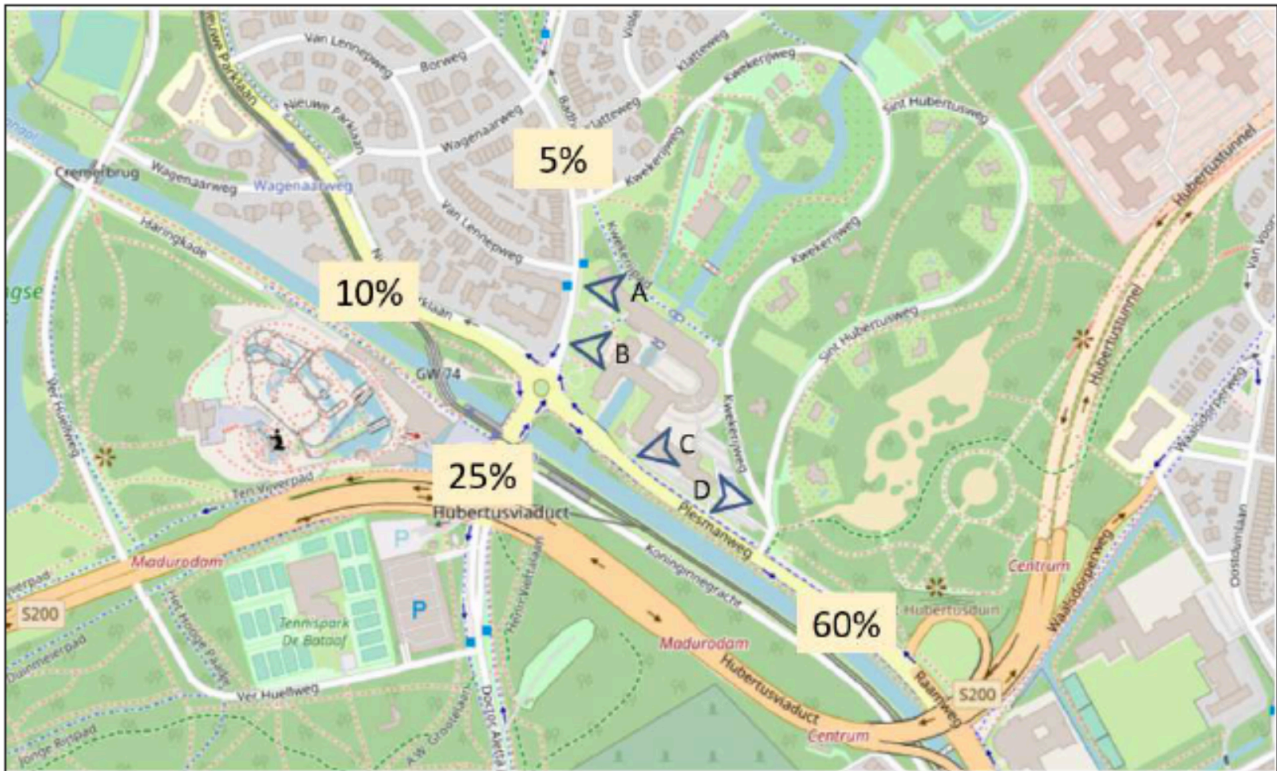
De ontwikkelaar heeft op 9 november 2021 een omgevingsvergunning aangevraagd voor de nieuwbouw en de inrichting van het landschap. Wij hebben aan het College B&W verzocht om de aandachtspunten (met voorlopige zienswijze) van de Plesmancommissie (zie [https://www.plesmancommissie.nl/documenten/2021-11-09\\_aandachtspunten\\_AO\\_Plesmanduin.pdf](https://www.plesm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

### 2. Verkeersveiligheid en planontwikkeling

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

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

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



**Afbeelding 9.1: routering verkeersgeneratie (bron: Goudappel B.V.)**

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

### **3. Uitrit Kwekerijweg/Hubertusweg op de Plesmanweg**

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

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

#### **4. In-/uitrit aan de Kwekerijweg**

Ter hoogte van gebouw G is een in-/uitrit van het Plesmanduin voorzien t.b.v. hulpdiensten en incidentele verhuizingen. Voorkomen moet worden dat deze in-/uitrit wordt gebruikt door pakketbezorgers, bezoekers enz. en/of dat er 'met knipperlichten aan' wordt geparkeerd langs de Kwekerijweg. De Kwekerijweg heeft een landelijk karakter dat instandgehouden moet worden. Bovendien wordt hier veel gefietst, en wordt de weg gebruikt door transportvoertuigen richting kwekerij. De ontwikkelaar dient ervoor te zorgen dat er regelgeving komt m.b.t. het gebruik van de in-/uitrit; de gemeente dient een stopverbod in te stellen voor beide zijden van de Kwekerijweg ter hoogte van het Plesmanduin.

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

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

De uitrit vanaf parkeerplaatsen langs gebouw A (logies en horeca) komt uit op de Plesmanweg (aangeduid als uitrit C op afbeelding 9.1 in de toelichting bij het concept-bestemmingsplan). Het is verkeersonveilig als auto's bij die uitrit direct afbuigen richting Hubertusviaduct. Dat moet worden voorkomen door een verhoogde middenberm, zodat verkeer wordt geleid richting rotonde.

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

#### **6. In-/uitrit op de Badhuisweg**

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

Ons inziens is ook herstructurering van de Badhuisweg geboden. Deze weg is rond schooltijden een drukke verkeersweg met veel fietsverkeer, in het algemeen wordt hier gevaarlijk hard gereden, bij oversteken is het uitzicht slecht vanwege de flauwe bocht in de Badhuisweg, bovendien is de Badhuisweg deel van de ster-fietsroute. De wijk hecht er zeer aan dat de Badhuisweg zodanig wordt geherstructureerd dat fietsen veilig is en de verkeerssnelheid wordt teruggebracht tot 30 km/uur. Bovendien stellen wij voor de verkeersdruk op het kruispunt Badhuisweg - 'uitweg parkeergarage gebouw F' - Van Lennepweg te beperken door in de Van Lennepweg alleen eenrichtingsverkeer toe te staan (alleen inrijden vanaf de Badhuisweg).

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

#### **7. Ster-fietsroute**

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

fietsroute op tal van punten zeer fietsgevaarlijk is. Herstructurering van dat traject moet worden gerealiseerd in samenhang met verkeersveiligheidsmaatregelen rondom het Plesmanduin.

## **8. Bereikbaarheid, Verkeersveiligheid en Communicatie (BVC)**

De Plesmanweg, Badhuisweg en Pompstationsweg maken deel uit van het Netwerk Bereikbaarheidsregie. Dat betekent dat er voor bouwactiviteiten op het Plesmanduin een BVC-plan moet worden ingediend. Bij de inzagestukken zijn slechts tekeningen getoond van bouwplaatsen op en rond het Plesmanduin: “bouwplaatsinrichting sloop Saxofoon” en “Dura Vermeer voorbereiding tekeningen W-101 t/m W-105”. Er is echter in het geheel geen informatie gegeven over risicoanalyse met oplossingsrichtingen, bereikbaarheid: faseringen en omleidingsroutes, verkeersmaatregelenplan, veiligheid en communicatie. Het BVC-plan dient deel uit te maken van de inzage en de vergunning voor bouwen. In de wijk is er grote bezorgdheid over genoemde onderwerpen. Ook zijn er grote bezwaren tegen inrichting van het werkterrein buiten het plangebied van het Plesmanduin. Het inrichten van een werkterrein op het beschermde duingebied (veldje) tegenover de monumentale huizen op Badhuisweg 135 tot 143 is niet aanvaardbaar.

## **9. Nulmeting**

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

## **10. Afvoer van huisvuil en grof vuil**

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

## **11. Post- en pakketbezorging**

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

## **12. Parkeren op eigen terrein**

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

Gemeente. Voor de periode tot einde bouwwerkzaamheden dient een (aangepaste) parkeerregeling te worden gemaakt die de wijk niet belast.

### **13. Parkeren fietsen**

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

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

### **14. Omgevingsgeluid vanaf dak gebouw H**

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

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

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

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

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

Bij de aanvraag van en de vergunning voor de functiewijziging van het monument (in 2018) is een indeling van de logiesruimte gevoegd die overeenkomt met de wens van de ontwikkelaar om logies aan te bieden voor extended stay zoals omschreven in de hotelmarktstudie van Horwath HTL. In hun rapport (blz. 54) wordt extended stay beschouwd als "verblijf in gemeubileerde suites of appartementen, al dan niet met hoteldienstverlening, dat van langere duur is dan gemiddeld in hotels, maar van kortere duur dan gemiddeld op de woonmarkt". "Hieronder vallen de vormen die ook wel worden aangeduid als short stay en long stay." Op grond van die omschrijving hebben wijkbewoners de verwachting gekregen dat logies een langere verblijfsduur veronderstelt dan 1 dag (minimaal enkele dagen) in meer-kamer suites of appartementen, en dat daardoor de

ruimtelijke impact en druk op de leefbaarheid in de directe omgeving bij logies (als extended stay) minder is dan bij een meer klassiek hotelconcept.  
Het bestemmingsplan - in het bijzonder de definitie van logies - moet duidelijker zijn wat betreft verblijfsduur: een minimum van 5 dagen.

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

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

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

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