

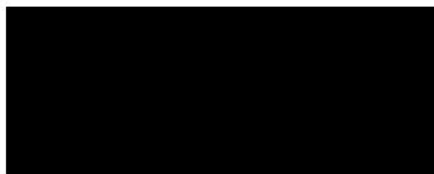
AAN HET COLLEGE MET VERZOEK OM AFDOENING

VOORGESTELDE AFDOENING ZIENSWIJZE

IRIS-nummer 10684381

Uw kenmerk

Afzender



Dienst DSO

Portefeuillehouder Wethouder Van Asten

Commissie Ruimte

Omschrijving zienswijze op het ontwerp-bestemmingsplan Plesmanweg 1-6 e.d.

Wijze van afdoening Te betrekken bij de behandeling van het desbetreffende raadsvoorstel

Bijzondere categorie Ja

Bekrachtiging in raad 25 januari 2024

Datum raadsadres 14 januari 2024

Ontvangstdatum 14 januari 2024

Informatie:



106 843 01

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 15 januari 2024 09:13
Aan:
CC:
Onderwerp: RE: Zienswijze zaaknummer 01049928

14 JAN. 2024

Raad
Ruimte

RAAD

25 JAN 2024

De onderstaande zienswijze ziet ook op het ontwerp-bestemmingsplan Plesmanweg 1-6. Wil je de zienswijze registreren en zoals gebruikelijk weer doorzenden naar mij.

Alvast bedankt.

Groetjes,
[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: zondag 14 januari 2024 15:15
Aan: vergunningen <vergunningen@odh.nl>
Onderwerp: Zienswijze zaaknummer 01049928

U ontvangt niet vaak e-mail van [REDACTED] [Meer informatie over waarom dit belangrijk is](#)

Hi,

I am hereby sending a "zienswijze" for the case: **01049928**.

I am [REDACTED] resident of Duttendelwittebrug neighbourhood, at [REDACTED]

I went to the inloopavond on January 10 and found there was a lack of information on the construction project. I am concerned about the increase in traffic that the construction would cause. My house already shakes due to the buses and trucks that do not respect the 30km limit. It is also difficult to cross the street to reach the klatteweg. An increase in residents and their vehicles in the street thus increases these stresses. Hence, I would suggest that you resolve this issue (installing a speed camera and a zebra crossing) in due course.

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

Finally, I strongly disagree with the plan to fell 72 trees with the circumferences 35-261cm. Such a number of trees and with those circumferences, suggests that some are quite large and thus old. It goes without saying that cutting down trees damages the ecosystem, which could impact the Groencentrum, and of course contributes to greenhouse gas emissions. Lastly, with the current trend in temperature increases in the summer, urban areas need trees to help prevent heatwaves and cool down cities. As written in The Hague's Memorandum for Sustainability: 'The Hague wants to remain an attractive city, and green is an important part of this. Our intention is to **further enhance the quality of The Hague's green**'. For these reasons, I urge the municipality of The Hague to find a way not to cut those trees.

Thank you.
Kind regards,
[REDACTED]

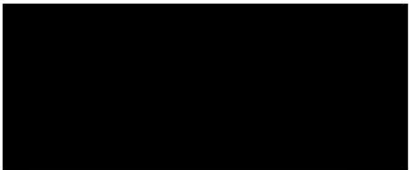
AAN HET COLLEGE MET VERZOEK OM AFDOENING

VOORGESTELDE AFDOENING ZIENSWIJZE

IRIS-nummer 10690338

Uw kenmerk

Afzender



Dienst DSO

Portefeuillehouder Wethouder Van Asten

Commissie Ruimte

Omschrijving zienswijze op het ontwerp-bestemmingsplan Plesmanweg 1 – 6 e.d.

Wijze van afdoening Te betrekken bij de behandeling van het desbetreffende raadsvoorstel

Bijzondere categorie Ja

Bekrachtiging in raad 15 februari 2024

Datum raadsadres 23 januari 2024

Ontvangstdatum 26 januari 2024

Informatie:



10690330

GEMEENTERAAD,
Gemeente Den Haag
Postbus 19157,
2500 CD Den Haag

24 JAN 2024

RAAD
15 FEB 2024

Ontvangen

Raad
Ruimte

26 JAN. 2024
(Bijgriffie binnen)

Den Haag, 23 januari 2024

Betreft: 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, volume en hoogte

De ontwikkeling van de plannen voor de Plesmanduin nieuwbouw, zoals nu verwoord in het ontwerp-bestemmingsplan en de ontwerp-omgevingsvergunning zijn tot stand gekomen met input van de Plesmancommissie van Duttendel-Wittebrug Wijkvereniging (DWW), die daarvoor de gehele wijk geraadpleegd heeft en contact gehouden heeft met direct betrokkenen, zoals mijzelf. Het resultaat / compromis met een BVO van max 22000 m2 en kolossale torens van 31 m hoog (+NAP) is mijns inziens te groot om te passen bij de omgeving: de bebouwing komt naar het park toe en is significant hoger dan de Saxofoon, die het vervangt. Deze visie heb ik bij elke gelegenheid herhaald in de afgelopen jaren en zal geen verrassing zijn voor bouwer of Plesman commissie. Terwijl vrijwel de gehele bevolking van de wijk op afstand woont van de Saxofoon, ben ik de directe buurman en ervaar het ontwerp dus intenser en heb ik niet hetzelfde perspectief als het gemiddelde perspectief in de wijk.

De ontwerpers van de Saxofoon hadden destijds vergelijkbare ontwerp dilemma's als de huidige ontwikkelaar, om volume te creëren dat harmonieert met de omgeving, waar toen met de Saxofoon een veel kleiner bouwvolume uit kwam dan het huidige ontwerp met de 3 torens. Het huidige ontwerp overschaduwde het park en het monument. In plaats van een aflopende lijn van monument via gebouwen naar park, die zowel Monument als Park laat uitkomen, ontstaat er nu een opstaande rand van gebouwen tussen monument en park.

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

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

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

2. Uitrit Kwekerijweg/Hubertusweg op de Plesmanweg

Een belangrijke uitrit van het Plesmanduin komt via de Kwekerijweg/Hubertusweg uit op de Plesmanweg. Dit is een lastige kruising, waar nogal eens bijna-ongelukken ontstaan. Door het extra verkeer van Plesmanduin ontstaat een situatie met nog meer risico op ongelukken, zeker voor het verkeer dat linksaf slaat richting Raamweg. In discussie met vertegenwoordigers van ontwikkelaar en gemeente (bv. Tijdens bijeenkomst op 10 januari j.l.) krijg ik te horen dat er een verbetering zal komen, maar er wordt niets getoond en niemand weet wat de verbetering precies zal zijn. Om te voorkomen dat de situatie onveiliger wordt zou mijns inzien een besluit over adequate herstructurering van dit verkeerspunt deel moeten uitmaken van de omgevingsvergunning voor het realiseren van een in- of uitrit (Plesmanduin).

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

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

4. Bouwverkeer

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

5. Trillingen, schade en 0-meting

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

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

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

6. Omgevingsgeluid vanaf dak gebouw H

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

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

7. Short-stay / hotel

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

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

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

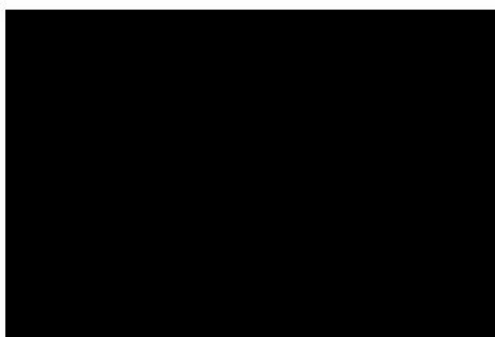
Het huidige concept bestemmingsplan gaat nu uit van horeca middelzwaar en het begrip logies lijkt een nieuwe betekenis te krijgen. Wanneer dit meer het karakter krijgt van een hotel, dan komt een heel ander publiek in beeld en verandert ook het gebruik van het park. Hierover is geen overleg geweest met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

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

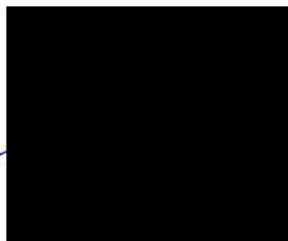
8. Licht

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

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



23/1/24



23 JAN 2024

AAN HET COLLEGE MET VERZOEK OM AFDOENING

VOORGESTELDE AFDOENING ZIENSWIJZE

IRIS-nummer 10690359

Uw kenmerk

Afzender



Dienst DSO

Portefeuillehouder Wethouder Van Asten

Commissie Ruimte

Omschrijving zienswijze op het ontwerp-bestemmingsplan Plesmanweg 1 – 6 e.d.

Wijze van afdoening Te betrekken bij de behandeling van het desbetreffende raadsvoorstel

Bijzondere categorie Ja

Bekrachtiging in raad 15 februari 2024

Datum raadsadres 24 januari 2024

Ontvangstdatum 26 januari 2024

Informatie:



10690359



Gemeenteraad

Zienswijze ontwerp bestemmingsplan Plesmanweg 1-6

Postbus 19157
2500 CD Den Haag

RAAD

15 FEB 2024

26 JAN 2024

Raad
Ruimte

Den Haag, 24 januari 2024

Zienswijze ontwerp bestemmingsplan Plesmanweg 1-6

Geachte heer/ mevrouw,

Met dit schrijven dien ik een zienswijze in op de kapvergunning voor 72 bomen ten behoeve van de nieuwbouw Plesmanweg 1-6 in Den Haag. Als bewoner van het adres [REDACTED] hebben wij direct uitzicht op de te kappen bomen en zijn derhalve belanghebbenden.

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

Relevante citaten document 202213827/8843905:

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

...

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

...

Doordat er ontgravingswerkzaamheden plaatsvinden tot bijna 6 meter diep en bronbemaling nodig is op kleine afstand van de bomen is de projectinvloed zeer belemmerend op het behoud van de bomen met de boomnummers 74 – 87 en 96 – 102 en kunnen deze niet behouden blijven. Daarnaast kan boom met boomnummer 74 ook niet behouden blijven als gevolg van ontgravingen op kleine afstand van deze boom voor de aanleg van de inrit van de parkeergarage. Doordat de bomen niet behouden kunnen blijven wegens ontgravingen en bronbemaling van de locatie waarop de bomen zich bevinden of door de hele kleine afstand daarvan zijn er geen specifieke maatregelen op te stellen om duurzaam behoud van deze bomen mogelijk te maken.

Reden zienswijze

In de op Ruimtelijkeplannen.nl gepubliceerde documenten, en het boven geciteerde document, wordt door de gemeente het belang van verwijderen sterk overdreven, onvoldoende onderbouwd waarom er zoveel parkeerplaatsen nodig zijn en aan de andere kant juist het belang van behoud van de betreffende bomen onderbelicht. Onvoldoende onderbouwd is tevens de keuze voor de positie van de inrit naar de parkeergarage aan de Plesmanweg/Badhuisweg, wat de aanleiding is voor de aanvraag van de kapvergunning van de bovengenoemde bomen op deze plek.

Concreet bestaan er gerede twijfels bij de conclusies dat de volgende bomen gekapt moeten worden, in het document 'b_NL.IMRO.0518.BP0352DPlesmanweg-40ON_tb18' genummerd: 67 t/m 77, 79 t/m 85, 87 en 96, 99 t/m 101.

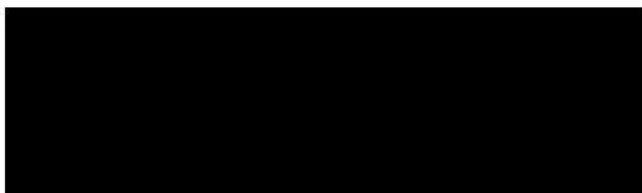
Gevolgen op omgevingskwaliteit en leefbaarheid

Het verdwijnen van groen en toevoegen van verharding en autoverkeer op deze plek in het verlengde van de Van Lennepweg hebben negatieve gevolgen op de leefbaarheid. Gevolgen zijn onder andere: geluidsoverlast door autoverkeer, luchtvervuiling, lichtvervuiling van koplampen, verdwijnen van flora en fauna en hittestress. Ten slotte is bij de geplande nieuwe te planten bomen onduidelijk of dit volgroeide bomen zijn of wat de leeftijd van de nieuwe bomen zal zijn.

Conclusie

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

Alvast hartelijk dank voor uw antwoord en medewerking, en met vriendelijk groet,



AAN HET COLLEGE MET VERZOEK OM AFDOENING

VOORGESTELDE AFDOENING ZIENSWIJZE

IRIS-nummer 10690508

Uw kenmerk

Afzender Duttendel Wittebrug Wijkvereniging

Dienst DSO

Portefeuillehouder Wethouder Van Asten

Commissie Ruimte

Omschrijving zienswijze op het ontwerp-bestemmingsplan Plesmanweg 1 – 6 e.d.

Wijze van afdoening Te betrekken bij de behandeling van het desbetreffende raadsvoorstel

Bijzondere categorie Ja

Bekrachtiging in raad 15 februari 2024

Datum raadsadres 24 januari 2024

Ontvangstdatum 26 januari 2024

Informatie:

106 905 08

DUTTENDEL WITTEBRUG WIJKVERENIGING

Aan:

GEMEENTERAAD

c.q. College van burgemeester en wethouders

Postbus 19157

2500 CD Den Haag

26 JAN. 2024

Datum: 24 januari 2024

Raad
Ruimte

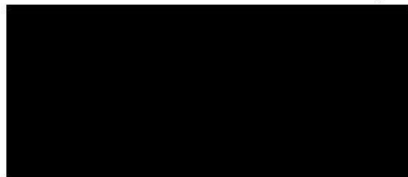
RAA

15 FEB 2024

Geachte heer, mevrouw,

In bijlage (6 pagina's) stuur ik u de zienswijze van het bestuur DWW 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).

Namens het bestuur DWW,



Vice-voorzitter

Duttendel Wittebrug Wijkvereniging

KvK-nummer 40409346

Adres:



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) een traject van samenwerking ingezet kon worden. In een vaststellingsovereenkomst is vastgelegd dat Plesmanweg B.V. max. 22.000 m² 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.

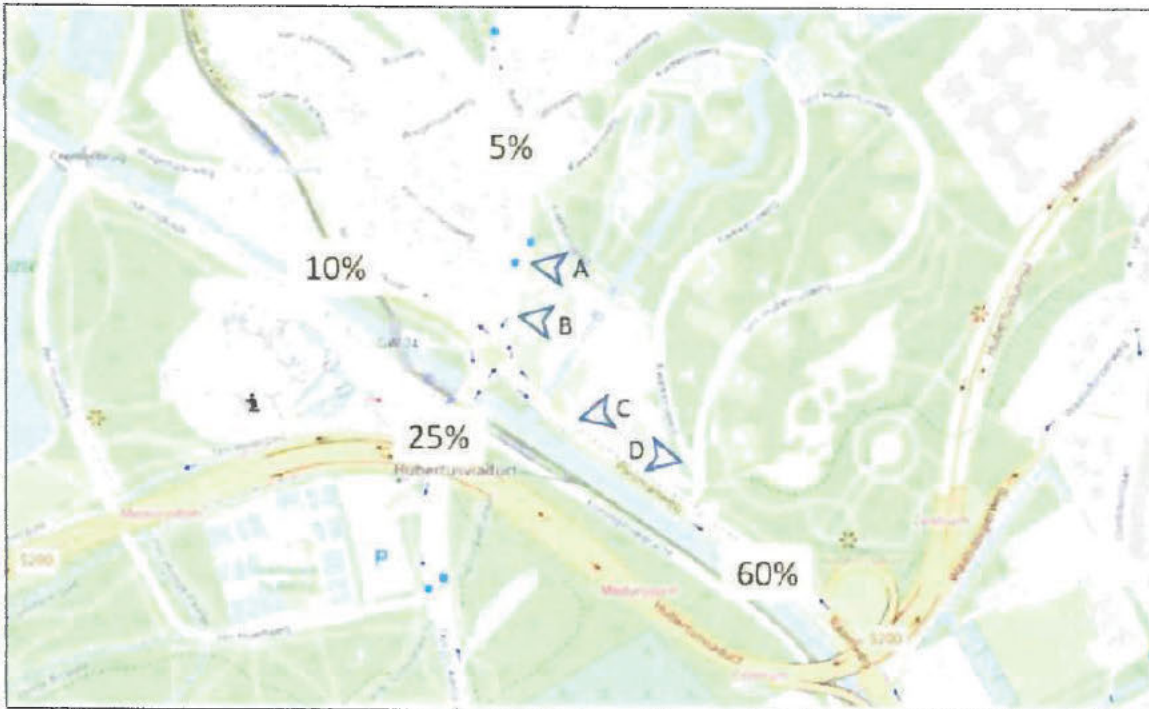
De ontwikkelaar heeft op 9 november 2021 een omgevingsvergunning aangevraagd voor de nieuwbouw en de inrichting van het landschap. Wij hebben aan het College B&W verzocht om de aandachtspunten (met voorlopige zienswijze) van de Plesmancommissie (zie https://www.plesmancommissie.nl/documenten/2021-11-09_aandachtspunten_AO_Plesmanduin.pdf) 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: routing 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 [REDACTED] lid Adviescommissie Openbare Ruimte [REDACTED] en Projectmanagement gemeente [REDACTED] 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.

AAN HET COLLEGE MET VERZOEK OM AFDOENING

VOORGESTELDE AFDOENING ZIENSWIJZE

IRIS-nummer 10690567

Uw kenmerk

Afzender



Dienst DSO

Portefeuillehouder Wethouder Van Asten

Commissie Ruimte

Omschrijving zienswijze op het ontwerp-bestemmingsplan Plesmanweg 1 – 6 e.d.

Wijze van afdoening Te betrekken bij de behandeling van het desbetreffende raadsvoorstel

Bijzondere categorie Ja

Bekrachtiging in raad 15 februari 2024

Datum raadsadres 22 januari 2024

Ontvangstdatum 24 januari 2024

Informatie:



10690567

Onderwerp: Bestemmingsplan Plesmanweg 1-6 Den Haag

Aan: Gemeenteraad Den Haag

24 JAN. 2024

Onderwerp: zienswijze op het ontwerp-bestemmingsplan Plesmanweg 1-6 Den Haag.

RAAD

15 FEB 2024

Raad
Rinke

Geachte Raadsleden,

Op 10 januari jl heb ik kennisgenomen van de voorliggende ontwerpbesluiten. De uitleg over dit bestemmingsplan was kort en summier. De uitleg betrof het kavel, de afbraak en de nieuwbouw waaronder een overdekte garage. Aanvullende informatie over de leefbaarheid (waaronder faciliteiten), een gezonde wijk en een beheerst mobiliteitsplan ontbraken. Vragen daarover werden door de planologische dienst van Den Haag van de hand gewezen omdat het niet het kavel betrof. Daarom wend ik mij tot U onder verwijzing naar de volgende documenten: Ris 307081; Ris 310888; Ris 309993; Ris310732 en tenslotte *Kaders, samenspel voor grote ruimtelijke ontwikkelingen*. Om bij dat laatste aan te sluiten wijs ik u op het belang van de kwaliteit van de leefomgeving en de noodzakelijke integraliteit van beleidsvorming en uitvoering van beleidsplannen die Den Haag zegt na te willen streven en de feitelijke praktijk van een burgerinitiatief door een projectontwikkelaar.

Gewenst kwaliteiten van de fysieke leefomgeving.

Mobiliteit

Het gebied Residance Wittebrug/Duttendel en Benoordenhout liggen flinke verdichtings- en uitbreidingsopgaven. Dat zijn de uitbreiding van Madurodam en verdichting Plesmanweg. Dat wil zeggen dat de 157 nieuwe appartementen Plesmanweg de mobiliteit stroom zal toenemen, de flinke uitbreiding van bezoekersaantallen naar Madurodam en dan het seizoensverkeer naar Scheveningen.

Om een indruk te krijgen wat deze toename van mobiliteit betekent voor de leefbaarheid van de wijk is het noodzakelijk een mobiliteitsstresstest uit te voeren en in kaart te brengen wat de gevolgen zijn voor de leefbaarheid van de wijk (uitstoot, Co-2 toename, lawaai en veiligheid). Na het doorvragen gaf de planologische dienst aan dat er een tram rijdt. Met andere woorden mobiliteit en leefbaarheid als gevolg van nieuwe verkeersstromen, is in de planontwikkeling van de verschillende kavels niet meegenomen. Verwijzend naar de brondocumenten is dat in strijd met de voornemens van Den Haag over de afgelopen jaren.

Faciliteiten

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

Bomen

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

ben ik tegen het kappen van bomen op beide kavels, zolang dit niet vanuit het niveau van de wijk wordt bekeken maar beperkt blijft tot het kavel. Het gegeven dat het hier om twee kavels (die dicht bij elkaar liggen) en vanuit een burgerinitiatief ontslaat de gemeente Den Haag niet van haar plicht daar open en transparant over te communiceren. Door de kavels los van de omgeving aan te bieden kan Den Haag niet verwachten dat burgers de omvang van het omgevingsvraagstuk kunnen doorzien in deze wijk. Een semantische discussie wat wel of niet in de Memorie van Toelichting bij de Omgevingswet staat over de participatieladder weegt niet zwaarder dan de reactie van de Den Haag op het rapport van de Haagse Rekenkamer (2023) over participatie. Ik vind het daarom van groot en zwaarwegend belang dat de Gemeenteraad op komt voor haar burgers, want wie anders kan deze discussie voeren en de gemeente dwingen zich te houden aan haar eigen voornemens, wat tenslotte ook het sociaal contract inhoudt van Den Haag met haar burgers.

Resilient City

Dus de vraag wat doet Den Haag om wijken zoals Duttendel of Benoordenhout leefbaar te houden? Deze vraag moet Den Haag zich stellen, wil Den Haag een geloofwaardige partner zijn in het mondiale stedennetwerk van Resilient cities. Mobiliteit en leefbaarheid zijn twee kernelementen in de veerkrachtige stad vanuit het perceptief van Resilance. Ik mag hopen dat de Gemeenteraad betrokken is bij de beleidsplannen op dit thema, burgers zijn dit in elk geval niet.

Ik adviseer de Gemeenteraad het volgende:

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

Vriendelijke groet

22/01/24

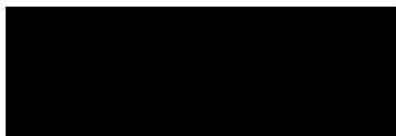
AAN HET COLLEGE MET VERZOEK OM AFDOENING

VOORGESTELDE AFDOENING ZIENSWIJZE

IRIS-nummer 10690608

Uw kenmerk

Afzender



Dienst DSO

Portefeuillehouder Wethouder Van Asten

Commissie Ruimte

Omschrijving zienswijze op het ontwerp-bestemmingsplan Plesmanweg 1 – 6 e.d.

Wijze van afdoening Te betrekken bij de behandeling van het desbetreffende raadsvoorstel

Bijzondere categorie Ja

Bekrachtiging in raad 15 februari 2024

Datum raadsadres 22 januari 2024

Ontvangstdatum 24 januari 2024

Informatie:



106 gub op

Aan: Gemeenteraad Den Haag

c.q. College van B & W Den Haag

Postbus 19157

2500 CD Den Haag

RAAD

15 FEB 2024

24 JAN. 2024

Raad
Ruimte 1

Datum: 22 januari 2024

Inzake: Zienswijze/ bezwaar op ontwerpbestemmingsplan c.q. ontwerpomgevingsvergunning
Plesmanweg 1-6 Den Haag

Geachte heer, mevrouw,

Wij hebben kennisgenomen van bovenbedoeld(e) bestemmingsplan en omgevingsvergunning. Naar aanleiding daarvan reageren wij met onze navolgende zienswijzen c.q. bezwaren.

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

Onze andersluidende zienswijze is in de eerste plaats gebaseerd op het feit dat door een nieuwe uitweg te realiseren kort na de bestaande in/uitrit en vervolgens de bushalte een aantal meters te verschuiven richting Kwekerijweg een verkeersonveilige situatie wordt geschapen die nergens voor nodig is. Immers, deze plannen zullen tot gevolg hebben dat op het korte stukje Plesmanweg/kop van Badhuisweg (van rotonde tot Kwekerijweg) er achtereenvolgens vijf(!) in /uitritten zullen zijn. Dat zijn: de inrit naar het monument, uitrit vanaf monument, in/uitrit naar parkeerkelder, in/uitrit van de bushalte en in/uitrit van de Kwekerijweg. Het behoeft geen verder betoog dat hier voor met name alle (brom)fietsers en scooters in de fietsstrook vanaf de rotonde richting de Kwekerijweg door al het afslaande c.q. uitwegende verkeer kort achter elkaar vanuit al die in/uitritten door die fietsstrook heen een onveilige situatie zal ontstaan. In dit verband moge er met name nog op gewezen worden dat hier dagelijks vele kinderen over de bedoelde fietsstrook richting Vrije School in Duttendel en richting alle sportfaciliteiten op Klein Zwitserland fietsen.

Het vorenstaande is des te ernstiger omdat het realiseren van een aparte uitweg vanuit de parkeerkelder onder de te realiseren nieuwbouw niet nodig is omdat die ook gerealiseerd kan worden door die uitweg te laten uitmonden op (het laatste deel van) de bestaande uitrit vanaf het monument richting Badhuisweg. Wij bestrijden de twee argumenten van de ontwikkelaar die wij in dit verband eerder op de verschillende informatieavonden over het project vernomen hebben. In het verleden hoorden wij van de ontwikkelaar vooral dat de hellingbaan voor de auto's vanuit de parkeerkelder te steil zou worden om e.e.a. bouwkundig te kunnen realiseren via de bestaande uitrit. Een kijkje in de buurt – met name bij twee bestaande appartementenblokjes op de beide hoeken van de Nieuwe Parklaan en de Van Lennepweg – leert dat daar op veel kleinere percelen dan in het

project Plesmanduin ondergrondse parkeerkelders zijn gerealiseerd onder die appartementen- gebouwen met een vrij steile uitrit (en bij één ervan ook nog eens met een korte bocht in die uitrit) en dat die uitritten al jaren probleemloos door bewoners gebruikt worden. Ook elders in de stad en eveneens aan de Badhuisweg en de Nieuwe Parklaan meer richting Scheveningen zijn daarvan vele voorbeelden te geven (bijv. de grote appartementengebouwen s-'Gravenhof respectievelijk résidence Wittebrug). Kortom, bouwkundige bezwaren kunnen geen reden zijn om de uitweg vanuit de nieuw te bouwen parkeerkelder niet ergens via de bestaande uitrit vanaf het monument te realiseren.

Tijdens de laatste informatie bijeenkomst van 10 januari jl. werd door de ontwikkelaar ineens een beroep gedaan op het feit dat de hoofdingang van het monument zelf ook een monument is en dat dit in de weg zou staan aan onze hiervoor weergegeven zienswijze. Naar onze mening snijdt ook dit argument geen hout. Ongetwijfeld zal aan het deel van de bestaande in/uitrit dat omhoog loopt (vrijwel geheel onder de vanouds daar bestaande luifel) geen wijziging mogen worden gebracht, maar voor het overgrote deel van – met name – de bestaande *lange* uitrit ligt die (vrijwel) geheel op maaiveld niveau en hoeft daar niets aan te veranderen behoudens dat de uitweg vanuit de parkeerkelder op enigerlei wijze op de bestaande uitrit uitmondt. Overigens is algemeen bekend dat Monumentenzorg ter zake van eventuele kleinere aanpassingen aan een monument (mocht die al nodig zin) bereid is constructief mee te denken. In Den Haag zijn daar ontelbaar vele voorbeelden van.

Tot slot vinden wij als betrokken burgers het opschuiven van de bushalte richting Kwekerijweg zeer onwenselijk. De bestaande bushalte ligt niet zonder reden tegenover de uitmonding van de Van Lennepweg op de Badhuisweg (waar geen tegenoverliggende oude woningen staan). Bij de verplaatsing van die bushalte richting Kwekerijweg komt de halte tegenover de oudste woningen uit dit gehele gebied (oudste deel uit 1866). Deze woningen zijn voor een gedeelte ruim 20 jaar geleden gerestaureerd door NV Stadsherstel en vallen allen – vanaf de Van Lennepweg tot uitmonding van de Kwekerijweg - te karakteriseren als kwetsbare bebouwing in die zin dat ze niet onderheid zijn en rechtsreeks in het zand staan. De bewoners vrezen dan ook dat steeds afremmende en optrekkende bussen bij een nieuwe halte op den duur tot scheurvorming in hun woningen zullen leiden.

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

2. Parkeersituatie – op 30 september 2020 hebben de projectontwikkelaar Plesmanweg B.V. en Duttendel Wittebrug Wijkvereniging met instemming van de Gemeente een Vaststellingsovereenkomst getekend. Als onderdeel van deze vaststellingsovereenkomst zijn kaders beschreven. Op pagina 8 van deze kaders is het uitgangspunt overeengekomen dat de parkeerdruk niet zal toenemen in de wijk. Naar wij hebben begrepen heeft de gemeente op enig moment besloten om aan bewoners van het monument tijdelijke parkeervergunningen voor de openbare weg toe te staan totdat de parkeergarages onder de nieuwbouw klaar zijn.

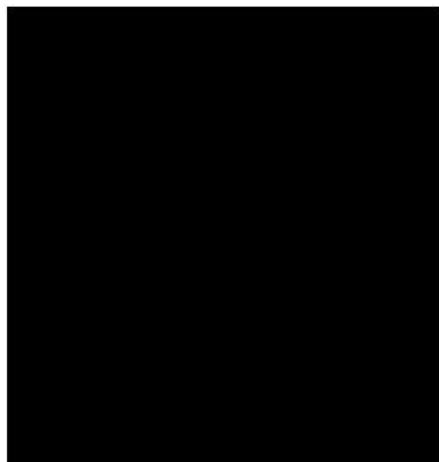
In werkelijkheid maakt de projectontwikkelaar circa driekwart van de parkeerplaatsen op eigen terrein alleen tegen betaling beschikbaar achter een slagboom. De kosten van deze parkeerplaatsen zijn hoger dan een door de Gemeente verstrekte parkeervergunning voor de openbare weg. Het gevolg daarvan is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

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

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

3. Bouwexploit – ondergetekenden maken zich zorgen over de negatieve gevolgen van het bouwverkeer, de grondwerken en het hei- en boorwerk tijdens en voorafgaand aan de realisatie van het nieuwbouwproject dichtbij onze huizen, met name rondom de historische bebouwing aan de Badhuisweg, het begin van de Van Lennepweg en het begin van de Kwekerijweg (nrs 19 t/m 23). Wij zullen de projectontwikkelaar daarom een bouwexploit sturen zodat de fysieke staat van onze woningen wordt vastgelegd voordat de werkzaamheden beginnen. Wij begrijpen dat zo'n bouwexploit geen onderdeel is van het bestemmingsplan of van de omgevingsvergunning. Toch zal het Gemeentebesluit over het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning onvermijdelijk leiden tot het risico van potentiële schade aan onze huizen. Daarom vragen wij de Gemeente om bij de projectontwikkelaar aan te dringen op het aanvaarden van de door ons gevraagde (te vragen) nulmeting en het dragen van de kosten daarvan.

Getekend mede namens bewoners van



Algemene Vereniging voor Natuurbescherming

voor 's-Gravenhage en omstreken

Badhuisstraat 175 - 2584 HH 's-Gravenhage

www.AVN.nl info@AVN.nl 070 33 88 100



aan de GEMEENTERAAD,
Postbus 19157, 2500 CD Den Haag.
per e-mail: griffie@denhaag.nl
cc. bestemmingsplannen@denhaag.nl
Een getekend exemplaar is afgeleverd op het Stadhuis.

Den Haag, 25 januari 2024

Onderwerp: Zienswijze AVN op Ontwerp-bestemmingsplan Plesmanweg 1-6

Geachte Raadsleden,

Het ontwerp-bestemmingsplan Plesmanweg 1-6 wordt op grond van artikel 3.8 en 3.31 Wet ruimtelijke ordening en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht voor eenieder van 15 december 2023 tot en met 25 januari 2024 ter inzage gelegd.

De AVN dient deze zienswijze in uit zorg voor behoud en versterking groen en natuur.

Samenvattend:

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

-Het 'groen' van het bestemmingsplan blijkt echter grotendeels niet groen te zijn maar andere functies te krijgen zoals parkeren. De AVN vraagt dat in de regels wordt geborgd dat er in ieder geval voldoende grond komt op het dak van de parkeergarages, dat daar een natuurlijk landschap met bomen en struiken kan komen. Daartoe moet constructie sterk genoeg zijn.

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

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

- De maatregelen aanbevolen in de Boom Effect Analyse moeten worden toegepast om bomen te beschermen. Ook lijkt ons nader onderzoek nodig naar de effecten van bemaling op de omgeving.

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

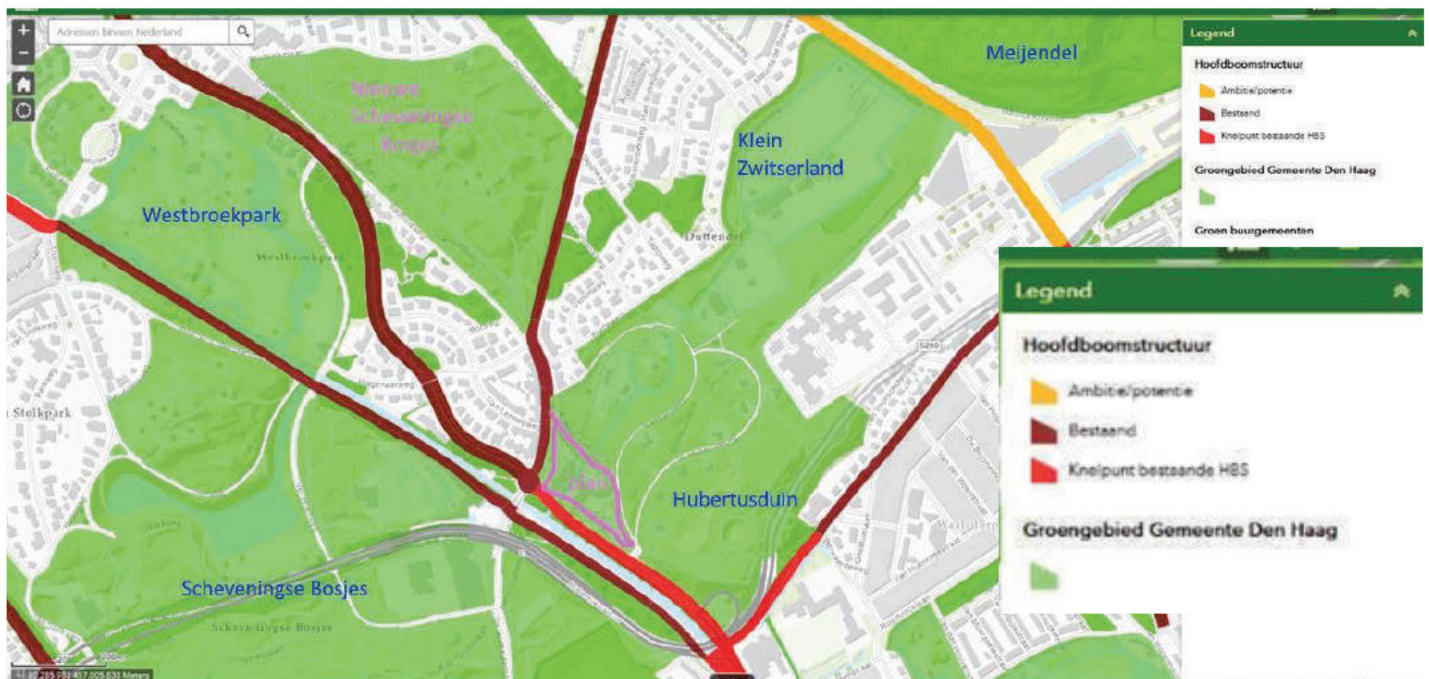
Ligging van het gebied: kansen voor de natuur

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

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

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

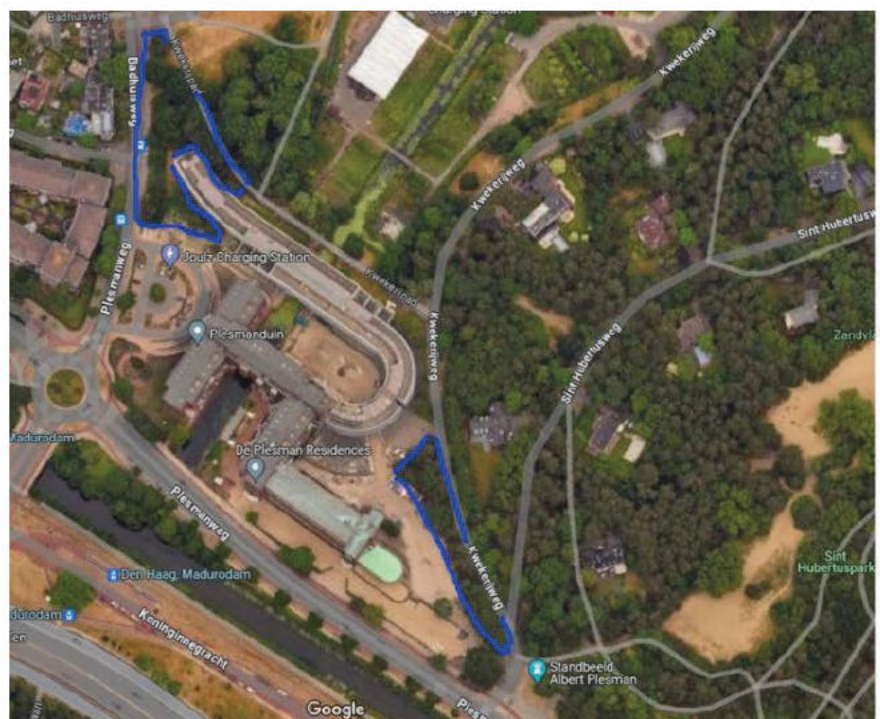
In de Toelichting staat een kaart van heel Den Haag. Hieronder in de illustratie een deel uit Kaarten Den Haag, SGH, waar de ligging te zien is:



<https://ddh.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=ce1ad808ef1346d9a56b24cb5dda7e36>

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

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



‘Groen’ is geen groen

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

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

Maar een miniem gedeelte is aangemerkt als tuin.

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

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

In de toelichting staat ook, 2.4.2:

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

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

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

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

Het voornemen is 72 bomen te kappen, grotendeels voor het bouwen van ondergrondse garages, die door dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. 54 van deze bomen staan nu in bosplantsoen.

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

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

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

BEA en bijlage 29

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

Bijlage 29 is een memo van Mos grondmechanica. Daarin staat: "Op circa 1 km ten noordoosten ligt de grens van een Natura2000 gebied; verwacht wordt dat de invloed van de bemaling niet (of nagenoeg niet) tot dit gebied reikt. Het verkrijgen van de nodige vergunningen is op voorhand niet uitgesloten, wel dient dan veel aandacht te worden besteedt aan het in beeld brengen van de effecten op de omgeving en kunnen mitigerende maatregelen (bijvoorbeeld retourbemaling) noodzakelijk zijn."

Ons is niet duidelijk, wat het effect van de bemaling is op de naast het plangebied gelegen Stedelijke Groene Hoofdstructuur. Aangezien die volgens het gemeentebeleid behouden en versterkt dient te worden, moeten de mogelijke effecten worden onderzocht, en moeten zo nodig maatregelen worden genomen om negatieve effecten te voorkomen. Bijvoorbeeld plaatsen van peilschalen en bronnering met zuurstofrijk water

Herplant

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

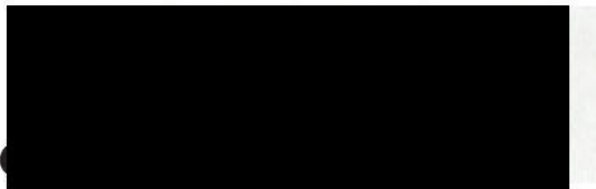
In de mix veel grove den, we stellen voor deze deels te vervangen door zomereik. Ook is het beter geen robinia (valse acacia) aan te planten aan de kant van het Hubertusduin, omdat deze woekert. Inheemse linde zou een mooie toevoeging zijn aan het assortiment, in de Scheveningse Bosjes wordt ook zoete kers aangeplant. Vooral ook van belang voor de fauna is struiken aan te planten, in de Scheveningse Bosjes worden bijvoorbeeld gebruikt: inlandse vogelkers, eenstijlige meidoorn, sleedoorn, rode kornoelje, wegedoorn, wilde kardinaalsmuts, wilde liguster, boswilg, rode kamperfoelie, egelantier, framboos, hondsroos, hulst, wilde lijsterbes en zuurbes.

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

Met vriendelijke groeten,



Voorzitter AVN



Secretaris AVN

AAN HET COLLEGE MET VERZOEK OM AFDOENING

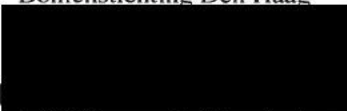
VOORGESTELDE AFDOENING ZIENSWIJZE

IRIS-nummer 10690471

Uw kenmerk

Afzender

Bomenstichting Den Haag


info@bomenstichtingdenhaag.nl

Dienst

DSO

Portefeuillehouder

Wethouder Van Asten

Commissie

Ruimte

Omschrijving

zienswijze op het ontwerp-bestemmingsplan Plesmanweg 1 – 6
e.d.

Wijze van afdoening

Te betrekken bij de behandeling van het desbetreffende
raadsvoorstel

Bijzondere categorie

Ja

Bekrachtiging in raad

15 februari 2024

Datum raadsadres

25 januari 2024

Ontvangstdatum

26 januari 2024

Informatie:



10690771

RAAD

15 FEB 2024



Raad
Ruimte

Den Haag, 25 januari 2024

Aan: Gemeenteraad van Den Haag

Betreft: Zienswijze ontwerp-bestemmingsplan Plesmanweg 1-6/ontwerp-omgevingsvergunning voor het kappen van 72 bomen Plesmanweg 1-6, kenmerk 202213827

26 JAN. 2024

Geachte Raad,

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

1. Verlies bosplantsoen/geen gelijkwaardige compensatie

De te kappen 72 bomen staan grotendeels in bosplantsoen, met een ondergroei van struiken. De strook langs de Kwekerijweg en het bosje tussen de Badhuisweg en het Kwekerijpad maken in feite deel uit van het Hubertuspark en het groen van Duttendel. Hierdoor is de ecologische waarde van de bomen niet te verwaarlozen. Hoewel er negentig bomen ter compensatie zullen worden herplant, wordt het bosplantsoen niet hersteld of gecompenseerd. De stelling dat de als individuele bomen te herplanten bomen een grotere ecologische waarde vertegenwoordigen dan het huidige plantsoen is naar onze mening dan ook niet juist. Bomen in bosverband met ondergroei bieden veel meer mogelijkheden om te schuilen of voedsel te zoeken voor kleine zoogdieren en vogels. Dat er bij de Quicksan – per definitie een oppervlakkig onderzoek, een momentopname bovendien – geen egels of muizen zijn aangetroffen betekent niet dat deze dieren hier niet kunnen voorkomen.

Daarnaast gaat niet alleen het bosplantsoen verloren, ook het bodemecosysteem verdwijnt. Hier wordt dikwijls gemakkelijk aan voorbijgegaan. Bodemflora en -fauna zijn minstens zo belangrijk als alles wat bovengronds leeft. De ondergrond van de aan te leggen daktuin zal nooit dezelfde kwaliteit krijgen als een natuurlijke bosbodem.

2. “Meer blad voor de stad” – Nota Stadsbomen (2021)

In de toelichting bij het ontwerp-bestemmingsplan wordt uitvoerig ingegaan op de ambitie om in 2030 vijf procent meer kroonoppervlak te realiseren, zoals verwoord in de Nota Stadsbomen (2021). Het komt de BDH enigszins wrang voor dat om dit doel te halen eerst 72 bomen gekapt moeten worden. Gezien de leeftijd en omvang van veel van de bomen spelen zij een grote rol in het vervullen van de ecosysteemdiensten. Voordat de nieuwe aanplant een vergelijkbare omvang heeft bereikt zal er dertig à veertig jaar zijn verstreken. Pas dan hebben zij betekenis voor de ecosysteemdiensten. Door zoveel veelal redelijk tot goed gezonde bomen te kappen wordt naar onze mening in het geheel niet voldaan aan ‘meer blad voor de stad’ in 2030.

Pagina 1 van 2

Email: info@bomenstichtingdenhaag.nl

Facebook: <https://www.facebook.com/bomenstichtingdenhaag/>

Bank: IBAN NL29 INGB 0007 3521 95



Website: <https://www.bomenstichtingdenhaag.nl/>

Twitter: @bomenstdenhaag

K.v.K.-nr: 63212404



3. Groeiomstandigheden bomen in daktuin

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

4. Schade aan te handhaven bomen door bronbemaling en grondverdichting

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

5. Rijksbeschermd Stadsgezicht

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

6. Aanbevelingen

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

Hoogachtend,



 voorzitter