

Datum
23 november 2021

Registratienummer
DSO/10152074
RIS310662

Voorstel van het college inzake Vaststelling bestemmingsplan Schaloenstraat e.o.

INLEIDING

Bij raadsmededeling van 25 mei 2021 (DSO/131639 - RIS 308768) is aan de raad toegezonden het ontwerp-bestemmingsplan Schaloenstraat e.o..

- *Begrenzing van het plangebied*

De locatie Schaloenstraat e.o. ligt aan de zuidzijde van het Loevesteinlaan nabij de grens met de gemeente Rijswijk en vormt de zuidelijke begrenzing van Moerwijk-Zuid in het stadsdeel Escamp.

- *Aanleiding voor het bestemmingsplan*

Om de herontwikkeling van het bestaande vastgoed van sociale huurwoningen in de Schaloenstraat en omgeving, gelegen in Moerwijk- Zuid, naar nieuwbouw mogelijk te maken dient er een bestemmingswijziging plaats te vinden. In het bestemmingsplan "Schaloenstraat e.o" is deze herontwikkeling zodanig ingepast en opgenomen dat de herontwikkeling planologisch wordt geregeld, wanneer de gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt.

- *Doel van het bestemmingsplan*

Het doel van het bestemmingsplan Schaloenstraat e.o. is het bieden van een juridisch-planologisch kader om de ontwikkeling van 570 woningen mogelijk te maken na het slopen van de bestaande bebouwing, die bestaat uit 207 huurwoningen. Van de nieuwe woningen zijn circa 220 bestemd voor sociale huur en circa 350 voornamelijk vrije sector huurwoningen met een middeldure huur tussen de liberalisatiegrens en € 900,- per maand (prijspeil 2017)". In de ontwikkeling is tevens voorzien in het op een nader te bepalen plaats oprichten van een bescheiden horecagelegenheid in de categorie licht van maximaal 250 m² bvo op de begane grond .

Het plangebied maakt deel uit van het bestemmingsplan Moerwijk dat in 2015 is vastgesteld en overwegend conserverend van aard is. Na jaren van planvorming en onderzoek naar de ontwikkelingsmogelijkheden van dit gebied kan daadwerkelijk de herontwikkeling ter hand worden genomen. De ruimtelijke kaders in het vigerende bestemmingsplan hebben de bestaande ruimtelijke toestand min of meer bevroren, reden waarom voor deze ontwikkeling een nieuw bestemmingsplan vereist is. Het nieuwe bestemmingsplan zal flexibel genoeg zijn om de beschreven ontwikkeling mogelijk te maken, maar oog hebben voor bestaande ruimtelijke kwaliteiten.

- *Geldende planologische regelingen*

Het bestemmingsplan Schaloenstraat e.o. vervangt gedeeltelijk het bestemmingsplan Moerwijk, vastgesteld op 27 november 2014 en onherroepelijk geworden op 20 februari 2015.

PROCEDURE

- *Inspiraak*

Bij besluit van burgemeester en wethouders, d.d. 25 mei 2021, RIS 308797, heeft het college besloten inspraak te laten plaatsvinden in het kader van de zienswijzenprocedure als bedoeld in art. 3.8 Wro.

- *Terinzagelegging ontwerp-bestemmingsplan*

Op 1 juni 2021 is de kennisgeving van de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan toegestuurd aan overlegpartners, waaronder de Provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat, het Hoogheemraadschap van Delfland, de bewonersorganisaties en overige bij het plan betrokken instanties. Daarnaast is het ontwerpbestemmingsplan overeenkomstig de wettelijke bepalingen gepubliceerd en zijn de omwonenden hierover per brief geïnformeerd. In verband met corona is van een informatieavond afgezien, maar is de omwonenden in deze brief de gelegenheid geboden telefonisch informatie te verkrijgen, zowel over de inhoud van het ontwerpbestemmingsplan als over de procedure.

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft van 3 juni tot en met 14 juli 2021 ter inzage gelegen. Het bestemmingsplan was in te zien op www.ruimtelijkeplannen.nl. Er zijn 6 zienswijzen ingediend.

Het college biedt de raad hierbij het ontwerp-bestemmingsplan ter vaststelling aan. Het plan bestaat uit de plankaart met kenmerk NL.IMRO.0518.BPO360BSchaloen-40ON en regels, en gaat vergezeld van een toelichting.

INGEKOMEN ZIENSWIJZEN

<i>Nr.</i>	<i>Ra-nr.</i>	<i>Indiener zienswijze</i>
01.	10143337	Reclamant
02.	10143357	Reclamant
03.	10143426	Reclamant
04.	10148615	Reclamant
05.	10152377	WoonZorgcentra Haaglanden
06.	10152387	Reclamant

Ontvankelijkheid zienswijzen

De zienswijzen zijn tijdig ingekomen en voldoen aan de wettelijke eisen.

Alvorens de zienswijzen afzonderlijk te behandelen willen wij thematisch ingaan op 2 aspecten die in alle zienswijzen zijn benoemd:

- a. verkeer
- b. bezonning/daglichttoetreding.

Hierover merken wij het volgende op.

Ad a. Verkeer.

Bij de reclamanten bestaan grote zorgen over de vanwege de voorgenomen toename van het aantal woningen (van 207 naar 570 woningen) te verwachten verkeerstoename op zowel de centrale ontsluitingsweg de Cannenburglaan, als op de Loevesteinlaan.

Verkeersafwikkeling

Het plangebied is goed bereikbaar voor het autoverkeer. Via de Loevesteinlaan, Erasmusweg en Schaaapweg kan het verkeer namelijk snel de hoofdinfrastructuur van Den Haag bereiken.

Er wordt aangenomen dat het verkeer zich ter hoogte van de aansluiting op de Loevesteinlaan evenredig verdeelt over beide richtingen. Dat wil zeggen dat in beide richtingen (zuidelijke richting via de Schaapweg en noordelijke richting via de Loevesteinlaan) een toename van circa 507 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag wordt verwacht.

De Schaapweg, de zuidelijke ontsluitingsroute, kent in de huidige situatie een verkeersintensiteit van circa 20.600 mvt/etmaal in beide richtingen (Gemeentelijke verkeersgegevens 2019 en 2020). Voor de noordelijke ontsluitingsroute (via de Loevesteinlaan en Erasmusweg) geldt in de huidige situatie op basis van diezelfde gemeentelijke verkeersgegevens een verkeersintensiteit van 23.200 mvt/etmaal (op Erasmusweg).

Er zijn tevens gemeentelijke verkeersmodelgegevens voor 2030 bekend. In deze gegevens zit een autonome verkeersgroei en de verkeersbijdrage van ruimtelijke projecten in de omgeving, waaronder Erasmusveld-Midden, is inbegrepen. Tabel 3.1 geeft een overzicht van de verkeersintensiteit op beide ontsluitingsroutes in de huidige situatie (2019), toekomstige situatie (2030) en toekomstige situatie na toevoegen van de planbijdrage van Moerwijk-Zuid.

Tabel 3.1 Verkeersintensiteiten (huidig en toekomstig)

Ontsluitingsroute Moerwijk-Zuid	Wegvak	Intensiteit 2019 (weekdag)	Intensiteit 2030* (weekdag)	Planbijdrage (weekdag)	Intensiteit 2030 incl. planbijdrage (weekdag)	Planbijdrage (procentueel)
Noordelijke ontsluitingsroute	Erasmusweg tussen Leyweg en Loevesteinlaan	23.200 mvt/etm	25.900 mvt/etm	+ 507 mvt/etm	26.400 mvt/etm	2%
Zuidelijke ontsluitingsroute	Schaapweg tussen Lichtenbergweg en Sammersweg	20.600 mvt/etm	23.200 mvt/etm	+ 507 mvt/etm	mvt/etm 23.700	2,2%

* verkeersbijdrage nabijgelegen ontwikkeling Erasmusveld-Midden is bij deze intensiteiten inbegrepen

De voorgenomen ontwikkeling leidt tot een verkeerstoename, de verkeersstromen kunnen worden opgevangen op het bestaande wegennet. Er is geen sprake van nadelige verkeersafwikkeling voor de directe omgeving.

Om de verkeersafwikkeling van en naar de parkeergarage aan de Lichtenbergweg te bevorderen wordt de parkeergarage ontsloten via een tweerichtingsweg naar de Loevesteinlaan. Zodoende wordt het achterliggend gebied beperkt belast.

Parkeren

Het bouwplan mag de openbare ruimte niet belasten met een verhoogde parkeerdruk. De parkeerdruk in het maatgevend moment avond/ nacht op basis van de parkeerdrukcijfers 2018 is circa 70%. De bewoners van het vrije sector deel zullen parkeren in de parkeergarage en komen bij eventueel toekomstige invoering van betaald parkeren niet in aanmerking voor een parkeervergunning.

De bewoners van het sociale deel zullen in de openbare ruimte parkeren. Bovendien wordt er in een aantal parkeerplaatsen op eigen terrein voorzien.

Doordat deels op eigen terrein geparkeerd zal worden houdt dit concreet in dat er geen significante extra druk zal ontstaan vanwege het parkeren in openbaar gebied.

Ad b. Bezonnings/daglichttoetreding.

Een onderdeel van de onderzoeken, die bij de opstelling van dit bestemmingsplan zijn verricht betreft een bezonningsonderzoek, dat als bijlage 13 bij de toelichting is opgenomen. In dit bezonningsonderzoek is de bezonningssituatie van de omliggende percelen overeenkomstig de door uw raad vastgestelde Haagse bezonningsnorm (RIS 170509) onderzocht.

De Haagse bezonningsnorm bevat de volgende criteria:

1. Tenminste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in periode 19 februari (21 oktober) bij een minimale zonshoogte van 10 graden;
2. Meting van de bezonning op 0,75 meter hoogte in het midden van de voor- en achtergevels (van de onderste woonlaag) van woningen in de directe omgeving van de nieuwbouw. De duur moet bij elkaar worden opgeteld.

Daarbij gelden nog de volgende aanvullingen:

1. Geen verslechtering bij situaties minder dan 2 mogelijke zonuren.
2. Bij dakopbouwen: maximale afname bezonning van 50% (excessenregeling) ook als er meer dan 2:00 uur bezonning mogelijk is.
3. De norm is ook van toepassing op openbare en semi-openbare ruimten met een recreatieve functie, buitenruimten bij scholen en kindercentra, maar niet op de openbare weg;
4. De norm is niet van toepassing op buitenruimten (balkons, tuinen), bijgebouwen of ondergeschikte aan- en uitbouwen van woningen;
5. De rapportage bevat beschaduwingsbeelden (2 dimensionaal of 3 dimensionaal), in tabelvorm en in tekst met betrekking tot de bestaande en nieuwe situatie op 19 februari.

Binnen de gestelde periode is 19 februari/21 oktober maatgevend en geldt daarom als toetsingsdatum.

Uitkomst onderzoek.

Uit het onderzoek blijkt dat in alle gevallen voldaan wordt aan de Haagse Bezonningsnorm. Hierbij dient wel opgemerkt te worden, dat

ten gevolge van het nieuwe bouwplan aan de noordzijde van de Cannenburglaan, nabij de Hillenraadweg (in het onderzoek als locatie 1 aangeduid) een situatie ontstaat, waarbij bij enkele woningen minimaal aan de Haagse bezonningsnormen wordt voldaan. In overleg met de ontwikkelaar is besloten het nieuw te bouwen 6-laagse gedeelte te verlagen tot 4 bouwlagen.

Het verlies van deze 4 woningen kan gecompenseerd worden door een extra bouwlaag op hette realiseren hoogteaccent aan de zuidzijde van Cannenburglaan, waardoor deze 19 i.p.v. 18 bouwlagen wordt. Deze plan-aanpassing past binnen de stedenbouwkundige randvoorwaardenkaart en ontwerputgangspunten die zijn vastgelegd in het PUK.

De aanpassing in de bouwmassa van de woningbouw aan de noordzijde van de Cannenburglaan is als volgt ruimtelijk te onderbouwen:

Het hoofdprincipe voor de nieuwe ontwikkeling gaat uit van 'strakke randen en een groen interieur'. De strakke randen van het hoofdprincipe komen langs de Loevesteinlaan en de Cannenburglaan tot uiting in bebouwing met een stedelijke laag van 5 bouwlagen. Door de gekozen stedelijke laag van twee bouwblokken past de nieuwbouw bij de schaal van de omliggende straten en de structuur van Moerwijk. Aan de noordzijde van de Cannenburglaan is van dit principe afgeweken om de prominentere plek van het kerkgebouw in het straatbeeld te behouden en om een meer geleidelijke aansluiting naar de nieuwe grondgebonden woningen aan de Hillenraadweg te realiseren. Zodoende zijn de vier bouwlagen ook passend binnen het hoofdprincipe 'strakke randen en een groen interieur'.

In de bijlagen bij dit voorstel is een notitie opgenomen van Bezonningsingenieur.nl, waarin de effecten voor de bezonning van de bestaande woningen aan de Hillenraadweg door het verlagen van het bouwblok aan de noordzijde van de Cannenburglaan alsmede het verhogen met een bouwlaag van het hoogteaccent aan de zuidzijde van deze weg zijn berekend.

Met deze aanpassing wordt voorts tegemoetgekomen aan de in enkele zienswijzen geuite bezwaren tegen de thans aangeduide maximale bouwhoogte van 19 m. Deze kan door de aanpassing verlaagd worden tot 13 m. De op de verbeelding aangeduide maximale bouwhoogte van 56 m aan de zuidzijde van de Cannenburglaan dient vanwege de verhoging met een bouwlaag aangepast te worden tot 59 m.

Behandeling zienswijzen

1. Ra 10143337 Reclamant

De volgende zienswijze is geciteerd:

“ Naar aanleiding van de voorgenomen plannen een aantal vragen.
Het plan behelst: sloop 200 wooneenheden; nieuwbouw 570 wooneenheden.

Parkeer/verkeersdruk

Vraag: Wat wordt gedaan om de te verwachten verkeersdruk te regelen?

Vanaf de Waterhof/Polanenhof grenzend aan het nieuwbouwproject is veel verkeer van scootmobiles/busjes voor personenvervoer/ambulances enz. Het is nu al zeer lastig om op de Loevesteinlaan te komen vanwege de drukte elke dag weer.

Vraag: Wat wordt in het kader hiervan gedaan aan de te verwachten verkeersdruk en de daaruit voortvloeiende verslechtering van de lucht/milieukwaliteit?

Bezonning

De woningen aan de Polanenhof hebben nu de ochtendzon tot ca 14.00 uur.

Vraag: Wat is de het te verwachten licht- en zonverlies voor deze woningen en hoe denkt u dat te ondervangen om ernstig verlies woongenot te voorkomen.

Bebouwing voor flat Polanenhof naast de kerk

De bebouwing tegenover de flat aan de Polanenhof is nu 3 hoog waardoor bijna alle woningen redelijk uitzicht/licht/zon hebben.

Maar in de nieuwbouwplannen wordt dit 4 tot 6 hoog en dan met name voor onze flat 6 hoog.

Vraag: Wat betekent dit voor het te verwachten licht/zonverlies en daardoor verlies woongenot door een betonnen muur voor onze huizen?

Is nagedacht over een speelse architectonische oplossing die en voor de nieuwbouw en voor de bestaande bouw acceptabel is.?

Er komen al 3 mega woontorens en heel veel nieuwbouw. We zijn ons bewust van de woningnood en accepteren dan ook -zonder dat ons woongenot helemaal verloren gaat, dat er gebouwd moet worden. Maar iets creatievers en rekening houdende met de bestaande bebouwing/bewoners zou voor beide partijen veel schelen.

Vraag: Wat wordt er gedaan om tijdens het bouwproces van 6 jaar (wat zeker voor ouderen erg lang is) de overlast zoveel mogelijk te beperken.

Nu zijn er al zo hekken geplaatst dat het lastig is om op de stoep (Cannenburglaan) te passeren (zeker als straks de bouw/sloop start) Nu worden ze gedwongen op de rijbaan te lopen.

Geacht College denk ook aan de bewoners van de zorginstelling en de ouderenwoningen op de Polanenhof, de Waterhof en de Strijp."

Reactie op zienswijze 01. RA 10143337

Met betrekking tot hetgeen reclamant stelt inzake de verkeersdruk op de Loevesteinlaan kan onder verwijzing naar het hierboven onder ad a. gestelde, opgemerkt worden, dat hiernaar uitvoerig onderzoek is verricht. De uitkomsten daarvan zijn opgenomen in de als bijlage 14 van de toelichting opgenomen Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling. Uit het onderzoek is gebleken, dat de verkeerstoename ten gevolge van dit bouwplan op de omliggende ontsluitingswegen circa 2% zal bedragen. Berekend is dat op een gemiddelde werkdag in het drukste uur van de spitsperiode vanuit het plan een toename van circa 113 voertuigbewegingen wordt verwacht. Dat zijn 1 á 2 voertuigbewegingen per minuut, die zich in beide richtingen verspreiden (noordelijke en zuidelijke ontsluitingsroute). De verwachting is dat een dergelijke toename niet zal leiden tot knelpunten in de afwikkeling van het verkeer.

Wat betreft de gevolgen voor de milieukwaliteit verwijzen wij eveneens naar de genoemde Aanmeldnotitie alsmede naar bijlage 11 Memo stikstof van de toelichting. De onderzoeksresultaten geven aan, dat er geen milieuaspecten zijn, die een beletsel zijn voor de realisering van de voorgenomen woningbouw.

Inzake de bezonningaspecten ter plaatse van de woningen aan de Polanenhof verwijzen wij naar het in bijlage 13 van de toelichting opgenomen Bezonningsonderzoek. Uit de in bijlage 1 opgenomen Visuele uitwerking blijkt dat de nieuwbouw voor bij de woningen aan de Polanenhof uitsluitend gedurende de wintermaanden vanwege de lage stand van de zon in de vroege ochtenduren enige schaduwwerking zal optreden. Aangezien de woningen aan de Polanenhof ten westen van de nieuwbouw liggen zullen deze woningen verder geen schaduwwerking vanwege de nieuwbouw ondervinden.

Inzake de bezwaren van adressant tegen de hoogte van het in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen appartementsgebouw aan de noordzijde van de Cannenburglaan merken wij op, dat zoals onder ad b. is aangegeven dat de maximale bouwhoogte van dit gebouw verlaagd zal worden van 19 tot 13 m.

Tot slot wordt aandacht gevraagd voor het beperken van de mogelijke overlast tijdens het bouwproces van 6 jaar.

Vooropgesteld zij, dat, hoewel een bestemmingsplan daarover geen regels mag bevatten, wij begrip hebben voor de zorg, die hierover wordt uitgesproken. Door de ontwikkelaar is inmiddels een klankbordgroep ingesteld, waarin omwonenden zijn vertegenwoordigd. In deze klankbordgroep zal ondermeer de inrichting van de bouwplaats besproken worden. Daarnaast zal de bouwer overigens een inrichtingsplan van de bouwplaats ter goedkeuring dienen voor te leggen aan de afdeling Vergunningen en Toezicht.

Advies.

De zienswijze, voor wat betreft het op te richten appartementengebouw aan de noordzijde van de Cannenburglaan gegrond te verklaren en voor het overige ongegrond.

2. Ra 10143357 Reclamant

De volgende zienswijze is geciteerd:

“Ik ben woonachtig aan het Polanenhof, en ben niet blij met de voorgenomen bouwplannen die zijn aangekondigd.

Heb de bezonningsstudie bekeken, die laat voor de bewoners van de woonappartementen in de woontoren aan de noordoostkant nog weinig ruimte over om van de vroege zon te genieten, en de rest van de dag hebben wij de schaduw van de woontoren van 18 verdiepingen hoog. Ik zou het op prijs stellen, als men de bezonning vanaf mijn appartement zou willen beoordelen.

Ook wordt het flatje aan de Cannenburglaan nu 3 hoog, 6 verdiepingen hoog, dus nagenoeg geen lichtinval meer in de woning, en onze woning is al vrij donker.

Wellicht kan er gekeken worden om dit project te draaien, de vierhoog aan onze kant, en richting de kerk zeg hoog.

Ook vrees ik voor de overlast van een verlichte woontoren in de avond, daar kijk ik dan namelijk op, vanuit de woonkamer.

Graag allemaal wil ik ook het verkeersprobleem aanhalen, de in en uitgang naar het Polanenhof gaat allemaal via de Cannenburglaan. Men beweert dat naar alle verkeerssituaties is gekeken, maar daar heb ik mijn twijfels over. Van de vroege ochtend tot in de late avond is het een komen en gaan van, taxibussen, ambulances vrachtverkeer bevoorrading, bezoekers en bewoners en verplegend personeel. Als dan onder de woontoren aan de Cannenburglaan een parkeergarage gaat komen met in en uitgaand verkeer wordt dat levensgevaarlijk.

Ook is de wijk niet berekend op zoveel verkeer, de Loevesteinlaan staat rond 16.00 uur al vast met verkeer, meer verkeer kunnen deze wegen niet aan.

Ben trouwens ook benieuwd waar al de nieuwe bewoners gaan parkeren, of is er plaats in de garage voor 570 auto's?

Ook vrees ik voor de overlast van al het bouwverkeer, heb dit al twee jaar meegemaakt, voor de bouw van 12 gezinswoningen aan de Hillenraadweg, was een groot drama.

Gaarne hoop ik dat u in uw besluit, deze punten mee wil nemen, want deze gaan mijn/ons woongenot flink naar de knoppen helpen.

En wij dachten te gaan genieten van een rustige oude dag.”

Reactie op zienswijze 02. RA 10143357

Wat betreft hetgeen reclamant opmerkt inzake de bezonningsstudie en over het nieuwe appartementengebouw aan de noordzijde van de Cannenburglaan verwijzen wij korthedshalve naar het vermelde in onze reactie op zienswijze 01.

Aan de verkeersdruk op de Cannenburglaan is uitgebreid aandacht besteed in de als bijlage 14 bij de toelichting opgenomen Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling. De daarin berekende toename van het aantal verkeersbewegingen bedraagt 1.013 motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag, welke gespreid wordt over de Lichtenbergweg en de Cannenburglaan. De toename zal niet tot verkeersproblemen, zowel binnen het plangebied als op de aangrenzende ontsluitingswegen, leiden. Korthedshalve verwijzen wij naar het hierover gestelde in onze reactie op zienswijze 01. Overigens hebben wij begrip voor de zorgen die uitgesproken worden over de overlast tijdens de bouw. Zoals in onze reactie op zienswijze 01 aangegeven is door de ontwikkelaar een klankbordgroep ingesteld, waarin omwonenden zijn vertegenwoordigd. In deze klankbordgroep zal ondermeer de inrichting van de bouwplaats besproken worden. Daarnaast zal de bouwer overigens een inrichtingsplan van de bouwplaats ter goedkeuring dienen voor te leggen aan de afdeling Vergunning en Toezicht.

Advies.

De zienswijze, voor wat betreft het op te richten appartementengebouw aan de noordzijde van de Cannenburglaan gegrond te verklaren en voor het overige ongegrond.

3. Ra 10143426 Reclamant

De volgende zienswijze is geciteerd:

“Bij deze wil ik graag mijn zienswijze betreffende het bestemmingsplan De Schaloen kenbaar maken. Mijn bezwaar geldt vooral tegen de hoge flat aan de Cannenburglaan.

De flat gaat zowel licht, zon en uitzicht wegnemen, en in de avond zal het ook een baken van licht zijn dat mijn woonplezier gaat wegnemen.

Op het terrein van de Polanenhof staan niet alleen de woonzorg centra De Strijp en de Waterhof, maar ook de huurwoningen van Haag Wonen, deze woningen worden trouwens nergens genoemd in het bestemmingsplan.

De enige toegang tot de Polanenhof is via de brug aan het eind van de Cannenburglaan, ook de ambulance, brandweer, vuilophaal, de vele taxibusjes en bevoorrading van de woonzorgcentra gaan via deze toegang.

Met de flat komt er ook een grote parkeergarage aan deze toegangsweg, welke tot verkeersopstoppen gaat zorgen, gezien de drukte tijdens de spits op de Loevesteinlaan, waar het verkeer rond 4 uur al helemaal vast staat.

Waarom een flat van 18 verdiepingen aan een smalle straat en niet aan de bredere Loevesteinlaan? Kan dit niet aangepast worden?

Graag word ik op de hoogte gehouden van de verdere plannen.”

Reactie op zienswijze 03. RA 10143426

Het hoofdprincipe voor de nieuwe ontwikkeling gaat uit van 'strakke randen en een groen interieur'. De strakke randen van het hoofdprincipe komen ten zuiden van de Cannenburglaan tot uiting in de twee halfopen bouwblokken met een stedelijke laag van 5 bouwlagen. Daarbinnen is een groen interieur voorzien met collectieve binnentuinen en het vergroenen van de Schaloenstraat. Door de gekozen stedelijke laag van twee bouwblokken past de nieuwbouw bij de schaal van de omliggende straten en de structuur van Moerwijk. Binnen de bouwblokken worden hoogteaccenten mogelijk gemaakt op bewust gekozen locaties, zodat deze geen afbreuk doen aan het basisprincipe van de strakke randen. De positionering van het hoogteaccent langs de Cannenburglaan vormt een krachtig beëindiging van deze laan en is tegelijk een schakel naar de grootschalige institutionele bebouwing ten zuid-westen van het plangebied. Met de positionering van de hoogteaccenten is bewust afstand gehouden van de hoek Loevesteinlaan-Cannenburglaan om de stedelijke laag niet te verstoren en de aansluiting bij de schaal van de Loevesteinlaan niet te verliezen. Het verschuiven van het hoogteaccent richting de hoek Loevesteinlaan-Cannenburglaan ten behoeve van de afstand tot de woningen aan het Polanenhof doorkruist het hoofdprincipe van het stedenbouwkundig ontwerp en is daarom niet wenselijk. Daarnaast is beoordeeld dat de invloed van de nieuwbouw op aspecten als uitzicht, bezonning en licht beperkt is. Onder verwijzing naar bijlage 1 van het in bijlage 13 van de toelichting opgenomen Bezonningsonderzoek kan gesteld worden, dat uitsluitend gedurende de wintermaanden vanwege de lage stand van de zon in de vroege ochtenduren enige schaduwwerking zal optreden. Zoals onder ad 1 gesteld wordt dan ook in alle gevallen voldaan aan de Haagse Bezonningsnorm.

De reden dat de huurwoningen aan de Polanenhof niet in de toelichting van het bestemmingsplan genoemd worden houdt verband met het feit, dat zij buiten het plangebied liggen. De verkeersbewegingen van en naar deze woningen zijn echter wel in de berekeningen meegenomen. Ten aanzien van de verkeersbezwaren verwijzen wij kortheidshalve naar het hierboven onder ad a. vermelde alsmede het hiernaar verrichte onderzoek, waarvan de uitkomsten zijn opgenomen in bijlage 14 van de toelichting van het bestemmingsplan. De verwachting is dat de geprognosticeerde toename van het verkeer door de nieuwbouw niet zal leiden tot knelpunten in de afwikkeling van het verkeer.

Advies.

De zienswijze ongegrond te verklaren.

4. Ra 10148615 Reclamant

De volgende zienswijze is geciteerd:

“Graag maak ik gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen met betrekking tot het bovenvermelde ontwerp-plan. Deze heeft betrekking op de mijns inziens tekortschietende parkeervoorzieningen.

Met uw, onder meer in de toelichting op dit plan, verwoorde uitgangspunt dat de parkeerbehoefte van een bouwontwikkeling op het eigen terrein wordt opgelost, ben ik het volkomen eens. En ook heb ik begrip voor de nuancering dat zulks niet altijd mogelijk en ook niet altijd strikt noodzakelijk is. In deze buurt, waar het autobezit sterk toeneemt en steeds vaker auto's op asociale wijze geparkeerd worden, zie ik echter geen reden om af te wijken van het gemeentelijke uitgangspunt m.b.t. de parkeerbehoefte.

Het aantal woningen ter plaatse wordt bijna verdrievoudigd, terwijl de autobezitters onder de bewoners het moeten doen met een half-verdiepte parkeerbak. De overige parkeerplaatsen bevinden zich op maaiveld langs de ontsluitingswegen. Ik vrees dat dit voornemen de leefbaarheid van de omgeving zeer negatief gaat beïnvloeden, zeker nu de bestaande parkeervoorzieningen in de Schaloenstraat volgens het ontwerp-plan zullen verdwijnen.

Ik verzoek u dan ook uw goedkeuring aan het plan in de huidige vorm te onthouden.”

Reactie op zienswijze 04. RA 10148615

De zienwijze richt zich tegen de door reclamant verwachte tekortschietende parkeervoorzieningen. Aan dit aspect is aandacht besteed in bijlage 14 bij de toelichting van het bestemmingsplan. In de hier opgenomen Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-notitie is de parkeerbehoefte ten gevolge van de te realiseren nieuwbouw becijferd op 336 parkeerplaatsen. In de plannen is een parkeercapaciteit geprojecteerd van 211 parkeerplaatsen in parkeergarages en 156 parkeerplaatsen op maaiveld, een totale parkeercapaciteit van 367 parkeerplaatsen. Er wordt zodoende in het plan voorzien in afdoende parkeergelegenheid. Negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling kunnen worden uitgesloten. Daarbij is in de regels (artikel 10 onder lid l en m) als voorschrift opgenomen, dat het bouwplan getoetst zal worden aan de Nota parkeernormen Den Haag, zoals die op het moment van indienen van de aanvraag voor de omgevingsvergunning zal luiden.

Advies.

De zienswijze ongegrond te verklaren.

5. Ra 10152377 WoonZorgcentra Haaglanden

De volgende zienswijze is geciteerd:

“Naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan voor Schaloenstraat en omgeving zoals aangekondigd in uw brief van 7 juni 2021 (ontvangen op 16 juni 2021), geven wij hierbij onze zienswijze op voorliggend plan weer. Ik verzoek u correspondentie over dit onderwerp naar bovenstaand mailadres te sturen, ter attentie van de heer [naam].

Ik verzoek u alle bescheiden die betrekking hebben op de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan aan ons ter beschikking te willen stellen. Wij zijn niet in de gelegenheid zelf het betreffende ontwerp te komen inzien op uw locatie.

Het ontwerp-bestemmingsplan

Het ontwerp-bestemmingsplan (hierna: 'het plan') voorziet in de sloop van circa 200 sociale huurwoningen en in de nieuwbouw van 570 huurappartementen in het sociale- en middeldure huursegment en een daghorecavoorziening ('broodjeszaak').

Het plan bestaat uit U-vormige, halfopen bouwblokken van 4-6 lagen met 2 parkeerkelders en 3 woontorens van maximaal 21 lagen (maximaal 65 meter hoog).

WZH is met haar locaties Waterhof, De Strijp en Sammersbrug direct gelegen aan het plangebied Schaloen. De locaties van WZH huisvesten circa 450 bewoners waarvoor WZH 24-uurs zorg verleent.

WZH heeft waardering voor de ambitieuze woningbouwontwikkeling in deze tijden van woningschaarste maar de negatieve effecten worden naar onze mening te veel op de directe omgeving en huidige bewoners afgewenteld. Het bezwaar van WZH richt zich op negatieve effecten van het plan op de omgevingskwaliteit en bereikbaarheid van haar locaties waardoor wij bij aanvaarding van het plan schade zullen leiden. Dit lichten wij als volgt toe.

Bezwaren WZH

Door de forse toename van het aantal bewoners op een beperkt grondgebied zal verkeer- en parkeerdruk op de openbare ruimte toenemen en verslechtert de kwaliteit van de omgeving:

- Er is filevorming te verwachten op de aansluiting Cannenburghweg/Loevesteinseweg, de enige toegangsweg naar onze woonzorgcomplexen De Strijp en Waterhof en de belangrijkste toegangsweg voor Sammersbrug. Dit verslechtert de bereikbaarheid van onze locaties voor onze bewoners en bezoekers en kan gevaar opleveren bij calamiteiten. De verslechterde bereikbaarheid is ook een belemmering voor onze mogelijke uitbreidingsplannen in de toekomst.
- Naar verwachting zorgt het gratis parkeren in de wijk voor extra parkeerdruk op straat ondanks de parkeerkelders in het plan van Sustay. Er zullen daardoor meer mensen willen parkeren op het terrein van WZH. Dit betekent dat WZH een toegangsbeheersysteem (slagboom) moet aanleggen.
- Er ontstaat extra wind hinder (klasse C) bij de hoofdentree van De Strijp (pag. 8 en 10 van het windhinderrapport). Gezien de ontmoetings- en verblijfsfunctie van dit gebied, het wachten op en in/uitstappen van busjes door onze bewoners en de gezondheid en mobiliteit van onze bewoners, is dit niet aanvaardbaar.
- De massaliteit van met name de 3 torens geeft horizonvervuiling en doet afbreuk aan de groene en rustige verblijfskwaliteit van dit deel van Den Haag en de omgeving van onze woonzorggebouwen. Het gevoel van privacy, welzijn en leefbaarheid wordt voor een deel van onze bewoners sterk verminderd. Hierdoor wordt de verhuurbaarheid van onze woningen verslechterd.

Verzoeken om nadere informatie

Verder vallen ons een aantal zaken op in de procedure die het geven van een zienswijze bemoeilijkt en wellicht onvolledig maakt.

- (i) De in uw brief genoemde onderzoeken; Verkeer en parkeeronderzoek, Geluidsonderzoek en Stikstofonderzoek hebben wij niet aangetroffen op www.ruimtelijkeplannen.nl.
- (ii) Het viel ons op dat de op www.ruimtelijkeplannen.nl getoonde plankaart gedurende de zienswijze periode in bewerking is (bouwmassa's waren eerst niet zichtbaar). De status van de voorliggende plannen waarop wij reageren is daardoor onduidelijk.
- (iii) De getoonde visuals van de bouwmassa zijn vooral uit niet kritische zichtpunten genomen. Het lijkt er daarbij op dat de hoogte van de torens wordt verhuld.

Wij verzoeken u ons nadere informatie te willen verstrekken over bovenstaande punten.

Wij nemen aan dat met de bovenstaande rekening zal worden gehouden in het navolgende besluitvormingsproces en blijven graag op de hoogte."

Reactie op zienswijze 05. RA 10152377

Adressant voorziet ten gevolge van de nieuwbouwonontwikkelingen schade vanwege de negatieve effecten van het plan op de omgevingskwaliteit en de bereikbaarheid van haar locaties, die direct gelegen zijn aan het plangebied.

Wat betreft het bezwaar tegen de door adressant verwachte filevorming op de aansluiting Cannenburglaan/Loevesteinlaan verwijzen wij korthedshalve naar het gestelde onder ad a. en hetgeen wij hierover als reactie op de andere zienswijzen hebben vermeld. De verkeerstoename zal niet tot verkeersproblemen, zowel binnen het plangebied als op de aangrenzende ontsluitingswegen, leiden

Ook delen wij de verwachting over een toename van het parkeren op het terrein van adressant niet. Zoals vermeld in onze reactie op zienswijze 04 zal de parkeerbehoefte ten gevolge van de nieuwbouw in het openbaar gebied kleiner zijn dan de te realiseren parkeercapaciteit.

Inzake de windhinder bij de hoofdentree geeft het bij de bijlage 14 van de toelichting gevoegde windhinderonderzoek aan dat aan de zuidgevel van het complex aan de Polanenhof sprake kan zijn van windhinderklasse C. Voor windhinder gelden de volgende richtlijnen:

- 1. Locaties met voor voetgangers louter een verkeersfunctie en geen verblijfsfunctie worden beoordeeld als activiteit 'doorlopen'. Hier dient windhinder bij voorkeur klasse A, B of C te zijn. Klasse D biedt een matig niveau, maar kan geaccepteerd worden. Klasse E biedt een slecht niveau en dient vermeden te worden.*
- 2. Locaties die gezien kunnen worden als verblijfsgebied voor voetgangers, zoals een winkelpromenade worden beoordeeld als activiteit 'slenteren'. Hier dient windhinder bij voorkeur klasse A of B te zijn. Klasse C biedt een matig niveau, maar kan geaccepteerd worden. Klassen D en E bieden een slecht niveau en dienen op deze locaties vermeden te worden.*
- 3. Ter plaatse van gebouwentrees dient tot een afstand van ca. 2,5 m vanaf de deur klasse A of B behaald te worden in relatie tot de bruikbaarheid van de deur. Overige klassen dienen op deze locaties vermeden te worden.*
- 4. Windgevaar dient bij voorkeur voorkomen te worden. Een beperkt risico kan lokaal geaccepteerd worden.*

Relevant is de hier onder 3. beschreven situatie, op grond waarvan tot een afstand van 2,5 m vanaf de hoofdentree het gewenst is klasse A of B te behalen. Zoals de tekening op de geciteerde bladzijden 8 en 10 van het in bijlage 14 van de toelichting opgenomen bezonningsonderzoek weergegeven is ter hoogte van de hoofdentree op de rijweg weliswaar sprake van klasse C windhinder, binnen de afstand van 2,5 m vanaf de hoofdentree van De Strijp is sprake van windklassen A en B. Hiermede voldoet het bouwplan met betrekking tot windhinder aan het gemeentelijk beleid. Overigens hebben wij de zienswijze aan het gespecialiseerde bureau Actiflow, die ook het bij de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen windhinderonderzoek verricht heeft, voorgelegd. Zij heeft ons bericht, dat de situatie waarbij ter hoogte van de hoofdentree van De Strijp sprake kan zijn van windklasse C, niet veroorzaakt wordt door de nieuwbouw in dit bestemmingsplan, maar veroorzaakt wordt door hun eigen gebouwen. De problemen worden daar veroorzaakt door wind vanuit ZZW en WZW, en voor deze windrichtingen heeft het project geen invloed. Deze notitie is als bijlage bij dit voorstel gevoegd.

Het hoofdprincipe voor de nieuwe ontwikkeling gaat uit van 'strakke randen en een groen interieur'. De uitwerking van het hoofdprincipe heeft geresulteerd in een verruiming van het openbare groengebied langs de Hillenraadweg. Binnen de gekozen typologie van halfopen bouwblokken met een strakke rand richting Cannenburglaan, Loevesteinlaan en Lichtenbergweg wordt een groen interieur voorzien in de vorm van collectieve groene binnentuinen in het bouwblok. Daarnaast wordt de Schaloenstraat vergroend en autoluw gemaakt. Deze vergroening wordt gekoppeld aan de groene oever van de watergang Strijp door het realiseren van extra openbare ruimte met een groene parkachtige invulling. De bouwblokken nemen hier letterlijk een stap terug om ruimte te maken voor extra groen richting de watergang en het woonzorgcentrum. Het bezwaar van afbreuk aan de groene en rustige omgeving van het woonzorgcentrum wordt daarom niet gedeeld. Met de toevoeging van openbaar gebied is het mogelijk om het groenareaal te verruimen en de inrichting op te waarderen.

Binnen de halfopen bouwblokken zijn bewust gekozen hoogteaccenten opgenomen. De positionering en massa van dit hoogteaccent is zo voorgeschreven dat de korte zijde richting het woonzorgcentrum zal liggen. Dit draagt bij om de massaliteit, zoals is aangegeven in de zienswijze, te verzachten.

Samen met het feit dat de nieuwbouw terug ligt ten opzichte van de huidige bebouwing en het hoogteaccent op circa 75 meter afstand ligt delen wij het geuite bezwaar over de massaliteit van de ontwikkeling en de afbreuk aan privacy, welzijn en leefbaarheid van de appartementen niet. Wij voorzien voorts geen verslechtering van de verhuurbaarheid van de woningen van adressant. Integendeel: wij zijn van mening, dat met de voorgenomen nieuwbouw sprake zal zijn van een kwaliteitsimpuls voor dit deel van Moerwijk. De huidige in zeer slechte staat verkerende woonblokken worden vervangen door kwalitatief hoogwaardige nieuwbouw.

Overigens meldt reclamant dat hij het Verkeer en parkeeronderzoek, het geluidsonderzoek en het stikstofonderzoek niet heeft aangetroffen op ruimtelijke plannen. Wij merken op, dat het verkeer en parkeeronderzoek alsmede het geluidsonderzoek zijn opgenomen in bijlage 14 van de toelichting van het bestemmingsplan. Het stikstofonderzoek is als bijlage 11 van de toelichting opgenomen. Gesteld wordt dat de op ruimtelijkeplannen.nl getoonde plankaart gedurende de zienswijze periode in bewerking was. Wij kunnen ons hierin niet herkennen. Tijdens de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan is de verbeelding (plankaart) niet gewijzigd. Ook herkennen wij ons niet in de bemerking dat met de visuals van de bouwmassa getracht is de hoogte van de torens te verhullen. De opgenomen visuals zijn slechts bedoeld om een indruk van de nieuwbouw te geven.

Advies.

De zienswijze ongegrond te verklaren.

6. Ra 10152387 Reclamant

De volgende zienswijze is geciteerd:

“Hierbij teken ik bezwaar aan tegen uw beslissing van 07-06-2021.

Ik stuur een kopie van de beslissing met dit bezwaarschrift mee.

Hieronder leg ik uit waarom ik het niet eens ben met uw beslissing.

- Bouwhoogte

- Het is onvoldoende duidelijk in welke vorm de gefixeerde bouwhoogte impact heeft op de leefbaarheid en privacy voor mijn woning en verblijf in privé tuin. Graag ontvang ik een doorsnede van het straatprofiel waarin verhelderd wordt wat de afstand en hoogte in relatie tot mijn woning/erfgrens is. Ik maak mij grote zorgen om de privacy, veiligheid en leefbaarheid.
- Tevens vind ik het erg vervelend dat er een nieuwe flat komt te staan wat 2 lagen meer is als de oude flat. Door de hoge flats die uit dit project voortkomt heb ik straks ook minder zon in mijn tuin. De zon wordt door de hoge flats belemmerd. Dit zie ik niet zitten! Daar komt ook nog eens bij zoals boven vermeld is dat ik geen privacy meer heb. Iedereen kan in mijn tuin kijken!

- Parkeren

- Er wordt benoemd dat het grootste gedeelte van de parkeervoorziening zal worden opgelost d.m.v. parkeerkelder(s). De bewoners aan van de Hillenraadweg zijn echter sterk afhankelijk van de parkeerplekken in de openbare ruimte aan de Cannenburglaan om te kunnen voldoen aan een parkeernorm van 1.0 voertuig per huishouden. Ik zou graag actieve maatregelen willen ontvangen waarin duidelijk wordt hoe er kan worden gewaarborgd dat ik mijn auto kan blijven parkeren zonder meer kosten (zoals in de huidige situatie) binnen een acceptabele loopafstand tot mijn voordeur.

Er zijn momenteel genoeg voorbeelden waarin dit compleet fout gaat in de Gemeente Den Haag, zoals aan de Escamplaan in Den Haag. Hierdoor heb ik het vertrouwen er niet in dat dit goed komt. Ik heb nu al problemen om een parkeerplek te vinden voor mijn auto die ik wil plaatsen in de straat van mijn eigen woning! Ben het nu al zat dat ik mijn eigen auto niet eens voor mijn eigen woning kwijt kan. Dit gaat niet goed komen!!!!

- Woz-waarde/Marktwaarde

Ik maak mij zorgen om een negatieve impact op de waarde van mijn woning, omdat een eengezinswoning midden in een cirkel van Hoogbouw met een bouwhoogte dat vooralsnog ongebruikelijk is in Den Haag per definitie veel minder aantrekkelijk wordt. Hoe verwacht initiatiefnemer hiermee om te gaan, wordt hier onderzoek naar verricht en maatregelen voor getroffen? Het verlies van privacy en de toekomstige parkeerdruk maakt mijn woning ook veel minder aantrekkelijk in de woningmarkt. Mijn woning is een eengezinswoning met tuin. Daarvan staan hier totaal 12 eengezinswoningen die straks helemaal opgesloten worden tussen alleen maar hoogbouw! Dit is onaanvaardbaar! Zulke mooie eengezinswoningen worden straks alleen maar ingesloten. Alleen maar uitzicht op afschuwelijke hoge flats. Daarnaast past dit hier ook niet in deze straat!!!!

Tot slot zal het overgrote deel van de woningen in de huursector terecht komen. Dit betekent dat er gedurende een periode van exploitatie (10-15 jaar) veel minder transacties in de omgeving zullen zijn. Dit heeft ook impact op de WOZ-waarde van mijn woning.

Ik vraag u om uw eerdere beslissing voor het ontwerp-bestemmingsplan niet uit te voeren en teken hierbij bezwaar aan.”

Reactie op zienswijze 06. RA 10152387

Inzake de bezwaren met betrekking tot de bouwhoogte van het nieuwe appartementengebouw aan de noordzijde van de Cannenburglaan is in overleg met de ontwikkelaar besloten dit te verlagen van 6 naar 4 bouwlagen. Hiermede wordt tegemoetgekomen aan de bezwaren van adressant tegen het bouwplan. De situering van dit appartementengebouw komt in overwegende mate overeen met de thans op dit perceel aanwezige bebouwing,

Wij begrijpen de zorgen van adressant met betrekking tot het parkeren. Hoewel in het parkeeronderzoek, dat opgenomen is in bijlage 14 van de toelichting de te realiseren parkeer capaciteit (367 parkeerplaatsen) hoger is dan de vanwege de nieuwbouw berekende parkeerbehoefte (336 parkeerplaatsen) kan hem geen zekerheid geboden worden, dat te allen tijde parkeergelegenheid in de nabijheid van zijn woning beschikbaar zal zijn.

Wat betreft zijn zorgen over de negatieve impact van de nieuwbouw op de waarde van zijn woning merken wij op, dat de nieuwbouw een kwaliteitsimpuls voor dit woongebied is. De huidige uit de 50'er jaren daterende bebouwing verkeert in een dusdanig slechte staat dat renovatie niet rendabel is. Daarbij geldt tevens dat de indeling van de appartementen niet aansluit op de huidige woonwensen. Met de nieuwbouw, waarin naast sociale woningbouw ook middeldure huurwoningen zijn opgenomen, wordt een impuls gegeven aan de woonkwaliteit in dit deel van Den Haag Zuidwest. Bij de planontwikkeling heeft een goede inpassing in de bestaande woonomgeving centraal gestaan. Dit komt ondermeer tot uitdrukking in de situering van de hoogteaccenten in het plan.

Wij voorzien overigens niet dat nieuwbouw in de huursector een negatieve invloed heeft op de waarde van de omliggende woningen. In de huidige situatie waren er ook uitsluitend huurwoningen aanwezig.

ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het voorliggende bestemmingsplan Schaloenstraat e.o. maakt planologisch de ontwikkeling van circa 570 woningen bestaande uit 220 sociale huurwoningen en circa 350 voornamelijk vrije sector huurwoningen met een middeldure huur tussen de liberalisatiegrens en € 900,- per maand (prijspeil 2017)” mogelijk.

In het plan is op de begane grond een horecavestiging in de lichte categorie mogelijk die niet groter is dan 250 m² bvo. De bouw van het plan Schaloenstraat e.o. is aan te merken als een bouwplan, zoals aangewezen in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening. Daarom is de gemeente op basis van artikel 6.12 Wro verplicht een exploitatieplan op te stellen, tenzij kostenverhaal anderszins verzekerd is. Dit kan via:

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

Het bouwplan vindt plaats op percelen welke door de gemeente Den Haag in erfpacht zijn uitgegeven. Bij aanpassing van de erfpachtvoorwaarden ten behoeve van het nieuwe bouwplan wordt door de afdeling Erfpacht suppletie in rekening gebracht.

Kostenverhaal voor apparaatskosten en eventuele ingrepen in het openbare gebied zijn anderszins verzekerd door de anterieure overeenkomst, die gesloten is tussen initiatiefnemer en gemeente.

Conclusie

Omdat het kostenverhaal voor de ontwikkelingen anderszins verzekerd is middels een getekende anterieure overeenkomst (september 2020) en aanvullende eisen niet noodzakelijk zijn, wordt – op grond van artikel 6.12 tweede lid Wro – besloten geen exploitatieplan vast te stellen.

STAAT VAN WIJZIGINGEN

Verbeelding

Op de verbeelding de vermelde maximale bouwhoogte van 19 m van een bouwblok aan de noordzijde van de Cannenburglaan te verlagen van 19 m naar 13 m en van een bouwblok aan de zuidzijde van de Cannenburglaan de maximale bouwhoogte te verhogen van 56 m naar 59m.

Naar aanleiding van de zienswijzen

Op de verbeelding wordt de maximale bouwhoogte van het bouwblok aan de noordzijde van de Cannenburglaan verlaagd van 19 m naar 13 m.

BESLUITVORMING

Gezien het vorenstaande stelt het college de raad voor het volgende besluit te nemen:

De raad van de gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college van 23 november 2021,

Gelet op de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening,

Besluit:

met overneming van de door het college in het hiervoor vermelde voorstel aangegeven overwegingen, welke worden geacht deel uit te maken van dit besluit:

- I. de zienswijzen in het bij dit besluit behorende voorstel onder “Ingekomen zienswijzen” opgenomen, ontvankelijk te verklaren en daarop het volgende te besluiten;
- II. de zienswijzen 01 (Ra 10143337), 02 (Ra 10143357) en 06 (Ra 10152387) in het bij dit besluit behorende voorstel onder “ingekomen zienswijzen” opgenomen, deels gegrond te verklaren;
- III. de zienswijzen voor het overige ongegrond te verklaren;
- IV. tot herziening van de op het plangebied Schaloenstraat e.o. betrekking hebbende regelingen:
 - Bestemmingsplan Moerwijk, vastgesteld bij raadsbesluit 102, d.d. 27 november 2014;
 - Parapluherziening (fiets)parkeren, vastgesteld bij raadsbesluit RIS 300391, d.d. 20 september 2018;
- V. met in achtneming van de Staat van wijzigingen vast te stellen het bestemmingsplan Schaloenstraat e.o. bestaande uit de kaart NL.IMRO.0518.BP0360BSchaloen-40ON.dgn met ondergrond o_ NL.IMRO.0518.BP0360BSchaloen-ond.dgn en regels, zoals deze bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bescheiden zijn aangegeven, toegelicht en beschreven;
- VI. dat bij het bestemmingsplan voor de Schaloenstraat e.o. geen exploitatieplan wordt vastgesteld.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 16 december 2021.

De griffier,

De voorzitter,

Na vaststelling van het bestemmingsplan Schaloenstraat e.o. wordt het identificatienummer van het bestemmingsplan gewijzigd van NL.IMRO.0518.BP0360BSchaloen-40ON in NL.IMRO.0518.BP0360BSchaloen-50VA.