

■

Vul hier uw advies in zoals dit later in het verzameladvies van de toetser wordt opgenomen.

(deze toelichting wordt niet opgenomen in het verzameladvies)

handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening: AM12 Adviesmodule interne adviseur Archeologie (ARCH)

Geen advies vereist:

(xxx invullen adviseur: reden dat er geen advies is vereist)

Het plangebied heeft volgens het bestemmingsplan Scheveningen-Haven een dubbelbestemming Waarde - Archeologie. Voor de aanvraag van een omgevingsvergunning geldt dat de waarde van het terrein dat door de werkzaamheden verstoord zal worden vooraf in voldoende mate moet worden vastgesteld. Dit om te kunnen bepalen of er voorwaarden aan de vergunning moeten worden verbonden. Deze bepaling is alleen van toepassing wanneer bij het plan een bodemverstoring op zal treden die groter is dan 50 m² en dieper gaat dan 50 cm – maaiveld.

Archeologische waarden worden in dit deel van Den Haag verwacht op een hoogte van 3,5 m +NAP en lager. Het maaiveld in het plangebied ligt op een hoogte van ongeveer 14,5 m +NAP. Wij hebben het bouwplan beoordeeld en geconstateerd dat de bij de ontwikkelingen optredende bodemverstoring niet reikt tot 3,5 m +NAP. Er worden daarom geen archeologische waarden bedreigd. Er hoeven vanuit de archeologische monumentenzorg geen voorwaarden te worden verbonden aan de vergunning.

Ondanks de vrijstelling van onderzoek kunnen er bij de werkzaamheden toch archeologische vondsten worden gedaan door de uitvoerder. Als dat gebeurt, moet dit per ommekeer gemeld worden bij de afdeling Archeologie (Erfgoedwet art. 5.10 en 5.11). Dit kan op het algemene telefoonnummer 070-3536639, of per e-mail op archeologie@denhaag.nl.

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 1 februari 2017 11:15
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: FW: ODW201620505 Vuurtorenweg 35-37
Bijlagen: Natuurinclusief bouwen informatie uitgebreid.pdf; Typen inbouwstenen vleermuizen.pdf; Typen neststenen huismus_gierzwaluw.pdf

Beste collega,

Svp toevoegen aan het dossier, Vuurtorenweg 35-37, 201620505

Alvast bedankt, [REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 25 januari 2017 13:46
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: ODW201620505

Dag [REDACTED]

We hebben het dossier bekeken.

N2000

Omdat het plan afwijkt van het bestemmingplan kan het niet vallen onder de passende beoordeling Scheveningen Haven.

Terecht dat je stelt dat de activiteit 'Handelingen beschermd natuurgebied' voor dit plan geldt! Dus dat de stikstofeffecten moeten worden doorgerekend.

- dus op basis hiervan is het dossier niet compleet.

Flora en fauna

Het onderzoek dat is uitgevoerd is voldoende.

Vraag aan jou.

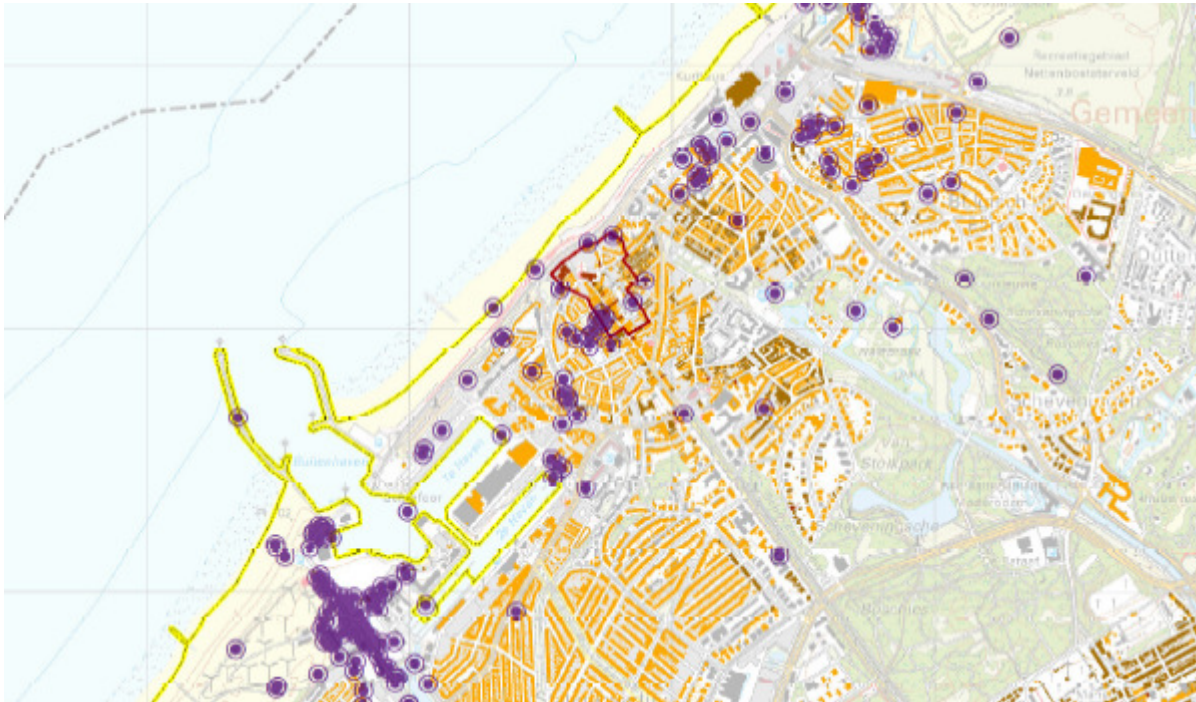
Graag klemmend verzoek aan de projectontwikkelaar of deze in ieder geval neststenen voor huismussen wil incorporeren in het plan.

Scheveningen is een van de laatste locaties in Den Haag waar de Huismus nog vertegenwoordigd is.

Standaardtekst:

Een aantal diersoorten is specifiek afhankelijk van onze gebouwde omgeving. Het betreft de huismus, verschillende soorten vleermuizen en gierzwaluwen. In het verleden waren onze huizen met allerlei kieren en gaten ideale verblijfplaatsen voor deze dieren, maar het aantal geschikte locaties wordt steeds minder doordat huidige geschikte gebouwen worden gesloopt of gerenoveerd. De soorten, hun verblijfplaatsen en hun leefomgeving zijn beschermd onder de Wet natuurbescherming. De aanwezigheid van deze vogels en vleermuizen helpt bovendien om de populatie vervelende insecten, onder controle te houden.

In 2015 is door de gemeenteraad de motie 'Natuurinclusief bouwen' aangenomen waarbij aandacht wordt gevraagd voor het toepassen van nestgelegenheden voor vogels en vleermuizen in (nieuwbouw)woningen. Wij vragen u om hieraan mee te werken door nestmogelijkheden voor vleermuizen en vogels te incorporeren in uw plan. In bijgaande documenten vindt u informatie over de diersoorten, biotoop, type nestvoorzieningen, positionering e.d. Voor meer informatie kunt u terecht bij de Stadsecoloog. [REDACTED]



-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: [REDACTED]

Verzonden: dinsdag 17 januari 2017 12:22

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: ODW201620505

Goedemiddag collega's,

Er is vergunning aangevraagd voor de activiteit 'Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening'.

De aanvraag betreft het bouwen van 82 woningen en 73 ondergrondse parkeerplaatsen.

In het bijgevoegde rapport staat onder 6.8 het een en ander beschreven m.b.t Flora en Fauna, zie ook bijlage 6.

Ik ben nu bezig met de ontvankelijkheid van de aanvraag. Kunnen jullie antwoord geven op het volgende:

- is de aanvraag compleet?
- is de activiteit 'Flora en Fauna' van toepassing?
- is de activiteit 'Handelingen beschermd natuurgebied van toepassing?
- is de initiatiefnemer verplicht om de stikstofeffecten van het project door te laten rekenen met het rekenmodel AERIUS?

Alvast bedankt.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Projectinspecteur, afdeling Vergunningen & Toezicht

[REDACTED]
Werkdagen: maandag tot en met vrijdag

E-mail via mailclient verstuurd door [REDACTED]

Van: [REDACTED]

Naar: [REDACTED]

Cc:

Verstuurd: Donderdag 23 januari 2020 13:27

Onderwerp: ODW202000197 Vuurtorenweg 35-37

Bijlage(n): Verzoek om aanvullende gegevens WABO "7486408.out"
(34602732), ODW1887217387347622544.pdf

Geachte mijnheer, mevrouw,

Bijgaand ontvangt u correspondentie m.b.t. uw aanvraag om
omgevingsvergunning.
(verzoek aanvulling)

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Projectinspecteur, afdeling Vergunningen en Toezicht

De disclaimer van toepassing op e-mail van de gemeente Den Haag vindt
u op: <http://www.denhaag.nl/disclaimer>



VUURTORENWEG

Mobiliteit als Vastgoed Service



ADVIER
MOBILISEERT

Advier BV

KvK 27173055





INHOUD

1.	INLEIDING	3
1.1	ALGEMEEN	3
1.2	LEESWIJZER	5
1.3	SAMENVATTING	6
2.	ACHTERGROND EN UITGANGSPUNTEN	7
2.1	ACHTERGROND	7
2.2	MOBILITEIT ALS VASTGOEDSERVICE	8
2.3	ACHTERGROND: OPKOMST DELEN	9
2.4	SPECIFIEKE UITGANGSPUNTEN VOOR DE VUURTOERENWEG	11
3.	BEREIKBAARHEID OP MAAT	12
3.1	MOBILITEIT EN BEREIKBAARHEID	13
3.2	BEWONERSPROFIELEN EN MOBILITEITSPROFIELEN	14
3.3	NORMERING, BERGING RUIMTE & BESCHIKBAARHEID FIETSEN	18
3.4	RUIMTE EN BESCHIKBAARHEID AUTO'S	25
3.5	PARKEERRECHTEN - BEZOEKERSPARKEREN	25
4.	AANBOD	27
4.1	MAVS GEKOPPELD AAN HET VASTGOEDBEHEER	27
4.2	ONZE INTENTIE:	27
4.3	COMMUNICATIE	28
4.4	ADVIES ADVIER	30
5.	BRONNEN	31
6.	BIJLAGE 2: MOSAIC/WHIZE	32



1. INLEIDING

1.1 Algemeen

De ambitie van Kondor Wessels Vastgoed (KWV) is om de Vuurtoerenweg te Scheveningen te ontwikkelen met 'Mobiliteit als Vastgoed service' (als vervanging van het eigen autobezit) als een flexibele en toekomstgerichte mobiliteitsoplossing voor haar kopers en huurders. Dit past goed binnen het beleid van de gemeente Den Haag, zoals weergegeven in het (concept) bestemmingsplan "paraplu-herziening (fiets)parkeren", het bouwbesluit, het "Stimuleringsprogramma autobeleid 2017-2018" van de gemeente Den Haag en de "Beleidsregel bergingen nieuwe woongebouwen Den Haag 2017". De toepassing van dit beleid en het Stimuleringsprogramma zal in dit rapport verder wordt beschreven en onderbouwd.

Hierbij wordt uitgegaan van de (inter-)nationale trends die in de mobiliteit zullen samenkomen. Hetzelfde geldt voor de fiets. De doelstelling is om met de ruimtereserveringen flexibel in te spelen op de toekomst en maatwerk voor de bewoners te leveren en geen lege levenloze plinten als gevolg van niet slim tailormade design.

Bij elke binnenstedelijke ontwikkeling wordt in toenemende mate nagedacht over het autogebruik en parkeren. De internationale (leer-)ervaringen geven steeds meer inzicht en consensus over de ontwikkelingen in het autobezit en autogebruik.



Afbeelding: Mondiale megatrends en ontwikkelingen

De enorme boost in het aanbod van (deel-)fietsconcepten, Mobility as a Service (MaaS) en de internationale opkomst van small personal mobility laat zien dat het hele mobiliteitsaanbod in enkele jaren een enorme kentering zal kennen. Zo moet voorkomen worden dat ruimtereserveringen voor specifieke vervoermiddelen binnen enkele jaren desinvesteringen blijken te zijn met een levenloze plint als gevolg. Iets dat vanuit de Nota van Uitgangspunten niet wenselijk is.



Voor het invullen van de ambitie geldt hierbij als input:

- Een levendige plint;
- Het voorkomen van 'onnodige' aanleg van parkeerplaatsen/parkeersysteem;
- Inzet van auto- en fietsdeelmobiliteit;
- Het opstellen van een innovatief mobiliteitsplan voor bewoners op basis van de leefstijlen in verlengde van de wensen van Kondor Wessels Vastgoed (KWV) en aansluitend op de eisen van de gemeente Den Haag met betrekking tot het project Vuurtoerenweg.

Het gaat hierbij om het uitwerken van een ontwikkelrichting; Meedenken in het ontwerp; Juiste randvoorwaarden aanreiken; Kwalitatief onderbouwen.

Aansluitend op het bovenstaande brengt Advier in dit rapport advies uit over:

1. De bereikbaarheid van het vastgoedproject Vuurtoerenweg;
2. Mogelijkheden m.b.t. deel-mobiliteit voor auto's en fietsen;
3. Toepassing van de parkeernorm in het Stimuleringsprogramma autobeleid 2017-2018, het bouwbesluit en de "Beleidsregel bergingen nieuwe woongebouwen Den Haag 2017".
4. Het kunnen terugbrengen van het benodigd aantal plaatsen in de algemene fietsenstalling tot maximaal 195 (exclusief scootmobielen); Inclusief de cijfermatige onderbouwing gebaseerd op een uitgebreide doelgroep analyse;
5. Volle inzet op mobiliteitsdiensten; MaVS als USP.

Het advies is gericht op een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem met efficiënter gebruik van schaarse ruimte en een betere leefomgeving, middels het slim organiseren van mobiliteit, een bij de bewonersprofielen passend gevarieerd mobiliteitsaanbod. Hierbij goed gebruikmakend van de ervaringen en opgebouwde deskundig elders (waaronder Share-North).



1.2 Leeswijzer

Dit rapport is gericht op het bieden van ruimte voor een innovatieve aanpak en ontwerp van de toekomst; Het betreft een aanzet voor discussie en samenwerking met de gemeente Den Haag.

Hoofdstuk 2 schets de achtergrond van internationale ontwikkelingen en onderzoek, die het uitgangspunt vormen voor deze analyse. In hoofdstuk 3 is deze kennis toegepast op de locatie Vuurtoerenweg. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met een maatwerk mobiliteitsadvies voor de nieuwe bewoners van de Vuurtoerenweg.

! De typologie van de bewonersprofielen is afkomstig uit Mosaic/Whize!
Het betreft hier geen aanduiding vanuit Advier of Kondor Wessels Vastgoed (zie ook bijlage 1).



1.3 Samenvatting

De volgende onderdelen vormen de belangrijkste punten voor onze analyse:

[1] De ontwikkeling aan de Vuurtoerenweg voldoet, met de inzet van deelauto's, ruimschoots aan de parkeernorm voor de auto's van bewoners. Volgens de reguliere parkeernorm zouden 66 parkeerplaatsen noodzakelijk zijn voor de bewoners. Er worden 66 parkeerplaatsen gerealiseerd waarvan er circa 8 deelauto's worden aangeboden. Voorzien wordt dat door de intrede van autodelen en de inzet op Mobiliteit als Vastgoed service, een deel van de ruimte in de huidige parkeergarage onbenut blijft en ingezet kan worden voor andere vervoermiddelen.

[2] Door het verstrekken van parkeerrecht zijn de parkeerplaatsen van bewoners die niet aanwezig zijn beschikbaar voor bezoekers. Het niet in eigendom geven van parkeerplaatsen en stallingsruimte, maar het (tijdelijk) verstrekken van een door de bewoners gedeeld parkeerrecht draagt bij aan het beperken van het eigen auto- en fietsbezit en een overbodig aanbod van parkeer- en stallingsruimte.

[3] Een ruimtereservering voor één inpandig fiets parkeren lijkt "overmaats".

- Wanneer het mobiliteitsprofielen van de verwachte toekomstige bewonersgroepen in acht wordt genomen. De analyses op basis van Mosaic-data¹ aangevuld met recente kennis en kunde uit het o.a. Share-North project, laat zien dat het mobiliteitsprofiel van de verwachte doelgroepen afwijkt van het "gemiddelde".
- Ook de stimulering van de deelfiets (HTM-fiets) zal het fietsbezit laten afnemen.

[4] Het stallen van dure en exclusieve "hobby-fietsen" zal niet plaatsvinden in de "algemene fietsenstalling". De bewoners zullen deze fietsen stallen in de berging van haar eigen woning (die daarvoor groot genoeg is). Daarnaast kan voorzien worden in een aparte afgesloten ruimte in de parkeergarage voor het stallen en beheren van deze, minder frequent gebruikte, fietsen. Uit ervaring blijkt dat dit soort duurdere fietsen doorgaans in de eigen woning worden geplaatst, maar zeker niet in een gemeenschappelijke ruimte.

[5] Ook het stallen van de scootmobielen (en andere persoonsgebonden/ minder-valide elektrische voertuigen) zal niet plaatsvinden in de "algemene fietsenstalling". De bewoners zullen deze voertuigen meenemen in de lift naar de eigen woning toe en daar stallen in hun eigen aparte, direct toegankelijk berging. KVV heeft voorzien in deze opgave door de gangen over te dimensioneren (2,2-meter i.p.v. de vereiste 1,2 m maat (zie onderstaande afbeelding)); Ook kan er altijd, ook in de toekomst, een ingang worden gemaakt. De scootmobiel zal volgens Bouwbesluit en brandweer geen plek krijgen in de gangzone.

Afdeling 4.3. Vrije doorgang (Bouwbesluit); paragraaf 4.3.1. Nieuwbouw: "Met het oog op het groeiend aantal ouderen dat ook langer thuis zal wonen en mogelijk op termijn zal zijn aangewezen op hulpmiddelen zoals een rollator of een rolstoel en om aanpassing van de gebruiksfunctie alsdan te voorkomen, is de minimum breedte van de gemeenschappelijke verkeersroute van woongebouwen gesteld op 1,2 m. Dat is 10 cm meer dan tot dusverre werd geëist. De breedte is zodanig, dat de route door een rolstoelgebruiker kan worden gebruikt wanneer een tegemoetkomend persoon een kwartslag gedraaid zich in de verkeersroute opstelt.

Eisen vanuit Bouwbesluit m.b.t. breedte gangen in nieuwbouw

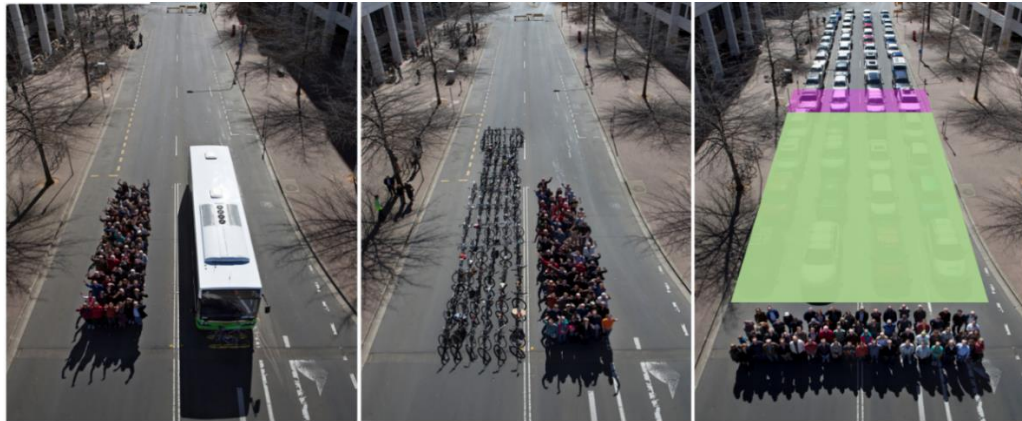
¹ Op basis van 20 jaar dataverzameling zijn meer dan 40 consumentenclassificaties opgezet. Dit geeft een uitstekend inzicht in de beste databronnen en methodologieën om innovatieve en betrouwbare segmentatiesystemen te bouwen.



2. ACHTERGROND EN UITGANGSPUNTEN

2.1 Achtergrond

De onderstaande, veel gebruikte en al heel oude afbeelding laat zien welke impact de vervoerwijze heeft op het ruimtegebruik. In de laatste afbeelding is aangegeven welke impact deelmobiliteit heeft op het ruimtebeslag.



Afbeelding: De impact van vier deelauto's op het ruimtegebruik.

Uit recente studies blijkt dat **variatie in aanbod** van deelauto's en deelmobiliteit **gericht op een specifiek moment/ doel** een voorwaarde is voor het daadwerkelijke gebruik onder (nieuwe) bewoners. Denk hierbij aan formaat en functie van de auto, zoals een verhuisbusje (in de beginfase), auto's op afroep (Renault Espace voor de vakantie), de auto als fun (bijvoorbeeld een fiat 500 cabrio), maar ook de speciale bakfiets (voor verhuizen of juist het naar school brengen van kinderen), de e-fiets (voor meer incidentele, middellange fietsritten) en het Openbaar Vervoer.



Afbeelding: Gevarieerd aanbod dat aansluit op behoefte van bewoners doet eigen autobezit afnemen



De afnemende behoefte aan parkeerruimte voor de auto creëert ruimte om in te kunnen spelen op de nieuwe mobiliteitstrends en fietsenstallingen gericht in te zetten voor Small Personal Mobility (meer persoonsgebonden, hobbymatige mobiliteit).

De ervaringen van (gebieds)ontwikkelaars en adviseurs en de bevindingen uit onderzoek en (inter)nationale ervaringen hebben wij naast elkaar gelegd.

De huidige nieuwbouw ontwikkelingen moeten aansluitend daarop dusdanig flexibel zijn, dat:

- *Er geen onnodige investeringen worden gedaan (<10 jaar);*
- *De beschikbare ruimte kan worden aangepast en verbeterd aan een nieuwe functie en tijdperk;*
- *Het parkeer- en stallingsbeleid ruimte biedt voor de nieuwe mobiliteits-werkelijkheid.*

Ervaringen m.b.t. mobiliteit en ruimte.

2.2 Mobiliteit als VastgoedService

Om in te spelen op de toekomst wordt ingezet op Mobiliteit als VastgoedService (verder aangeduid met MaVS). De algemene richtlijnen hiervoor zijn:

1. Ontwerpen vanuit de **waarde van de ruimte**, dus niet in langzaam en snelverkeer, maar in ruimte-intensief en ruimte-extensief verkeer;
2. Aansluitend hierop het **prioriteren van faciliteiten en services** gericht op lopen, fietsen en openbaar vervoer. De auto (ruimte intensief-verkeer) heeft de laagste prioriteit bij de indeling en verdeling van de ruimte;
3. Het aanbieden van **maatwerk** deelmobiliteit en mobiliteitsbundels **aansluitend bij het bewonersprofiel**. De gemiddelde Nederlander bestaat wellicht in verkeersmodellen, nieuwbouwprojecten richten zich op hele specifieke doelgroepen. Deze kennis moet worden aangewend om maatwerk te kunnen leveren en de desinvesteringen te voorkomen;
4. Het aanbod van **deelmobiliteit** vindt plaats volgens het principe: *The more you share the more you have*; Het ICT-platform dat wordt ingezet om auto's te delen zal zowel P2P als B2C autodelen ondersteunen.
5. Het aanbieden van **duurzame en schone mobiliteit** en het inspelen op een **bewust mobiliteitsgebruik**;
6. Het anticiperen op **zelf parkerende voertuigen**. Achter de slagboom kunnen (deel-)auto's autonoom worden geparkeerd, waardoor veel minder ruimte voor het parkeren hoeft te worden gereserveerd/ ontwikkeld;
7. **Van bezit naar gebruik**: hiervoor wordt een mobiliteitsbundel gecreëerd die aansluit bij het profiel van de toekomstige bewoner.
8. Inzetten op **betalen naar gebruik**, niet alleen voor het vervoer, ook voor de (parkeer- en stallings) ruimte;
9. Voor de bezorgdiensten wordt een **centrale bezorg- en afhaalpunt** ontwikkelt.



2.3 Achtergrond: Opkomst delen

Deelfietsen (waarbij 'onnodig fietsbezit' zoveel mogelijk wordt voorkomen) verlagen de noodzaak voor aanschaf van nieuwe fietsen, bieden een oplossing voor incidentele behoefte aan een fiets, kunnen de stationsfiets vervangen en/of verlagen eventuele risico's m.b.t. diefstal en beschadiging van duurdere fietsen.

Uit recent onderzoek uit Engeland is af te leiden dat 47% van de mensen een eigen (stads)fiets kunnen vervangen door een publieke deelfiets². Daarnaast zijn er verbanden tussen de implementatie van deelfietssystemen in een stad en een afnemende verkoop van nieuwe fietsen. Dit is ook logisch te verklaren, immers indien er een deelfiets beschikbaar is, is het fietsbezit minder van belang.

Uit de onderzoeken valt op te maken dat de deel-fiets vooral wordt gebruikt voor:

- Stadsritten en korte afstanden, waar comfort een minder belangrijk aspect is;
- Als voor- en natransport (ter vervanging van de stationsfiets);

En minder tot niet wordt gebruikt voor:

- Ritten met recreatief karakter, tenzij door buitenlandse toeristen;
- En door mensen die een grote afhankelijkheid van de fiets hebben, zoals forenzen en/of werk gerelateerde tweewielers.

De opkomst van de elektrische deelfiets gaat hier zeker verandering in brengen en een grotere concurrent vormen voor de auto en Openbaar Vervoer in de stad.

Op basis van "experts estimates" is er geen enkele aanleiding te verwachten dat de vervangingsgraad van de eigen fiets door de deel-fiets anders zal zijn dan die van de deelauto. Sterker nog, de onderzoekers en experts verwachten dat de implementatie van deelfietsen leidt tot een afname van het fietsbezit in stedelijk gebied tot vrijwel nihil (sport en speciale fietsen hierbij uitgezonderd).

Deze trend lijkt zich in China ook al te hebben ingezet. Voor Scheveningen is uitgegaan van de volgende analogie:

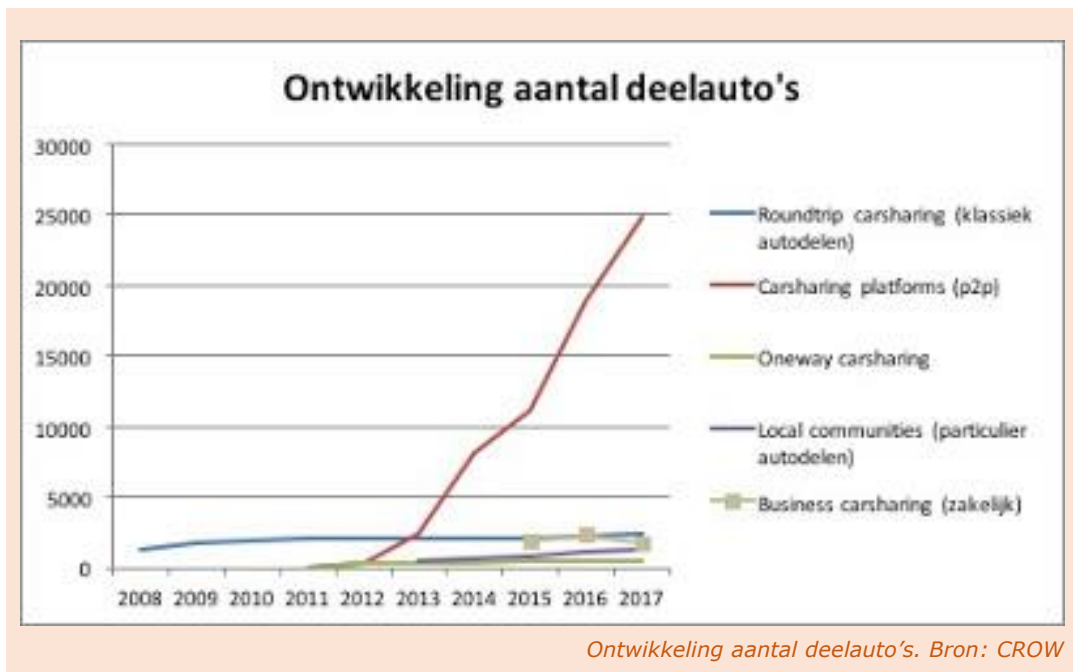
	Deelauto	Deelfiets
Klassiek	1 publiek aangeboden round trip deelauto vervangt minimaal 4 eigen auto's	Dit is voor de Vuurtoerenweg (nog) niet van toepassing
Vrij	1 publiek aangeboden free floating deelauto vervangt 20 eigen auto's	Inzet van de Haagse Stadfiets vervangt 4 eigen fietsen
Divers	De keuze uit een breed assortiment deelauto's binnen een vaste community vervangt al snel 16 eigen auto's	De keuze uit een Vuurtoerenweg gebonden pool bestaande uit transportfietsen, bakfietsen een e-scooter, e-bike enz.

Tabel: Analogie tussen 'deelauto' en 'deelfiets' qua reductie aantal eigen auto's/fietsen.

² <https://como.org.uk/wp-content/uploads/2019/11/CoMoUK-Bike-Share-Survey-2019-final-1.pdf>



De in dit advies gehanteerde richtlijnen en uitgangspunten zijn zeer conservatief in relatie tot de meest recente ervaringen en cijfers (onderzoekteam Red Bremen) en een "educated guess" van de experts binnen het Share-North EU-programma, www.Share-North.eu. Mobiliteitsprofiel Vuurtoerenweg





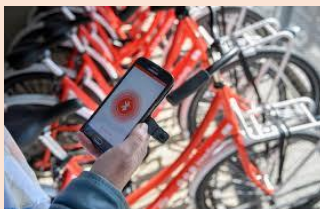
2.4 Specifieke uitgangspunten voor de Vuurtoerenweg

Door een goede aansluiting van de mobiliteitsbundel op het profiel van de toekomstige bewoners, zal de vraag naar ruimte voor het parkeren van de eigen auto verder afnemen.

Een belangrijke voorwaarde is dat niet alleen wordt ingezet op het faciliteren van parkeerruimte, maar juist op het gecontroleerd aanbieden van faciliteiten (parkeerplaatsen, infrastructuur, mobiliteit en services) die het individuele autobezit beïnvloeden.

De besparing van parkeerruimte komt ten goede aan de bewoners van de Vuurtoerenweg, door het aanbieden van exclusieve mobiliteitservices. Dit wordt gedaan in de vorm van:

- Deelmobiliteit dat aansluit op de bewonersprofielen;
- Toegang tot het Openbaar Vervoer; Alle bewoners die lid zijn van de VVE krijgen een NS-business kaart; Zie ook par. 3.2 Mobiliteit en bereikbaarheid;
- Beschikbaar stellen van (deel-)fietsen als alternatief voor de auto;
- Ruimte creëren voor specifieke "hobbyvoertuigen";
- Een ruimtereservering voor toekomstig mobiliteitsaanbod voor werk en hobby.



Onderscheid wordt gemaakt in:

1] De woon-werk fiets; de degelijke fiets voor de lange en comfortabele fietsverplaatsingen dient in de algemene fietsenstalling te worden ondergebracht;

2] De duurdere hobbyfiets/scootmobiel; deze zullen in de berging van de woning en/of in een afgescheiden ruimte in de parkeergarage worden gestald;

3] De goedkopere stationsfiets; deze is te vervangen door een algemeen publiek toegankelijke deelfiets, zoals de Haagse Stadsfiets en de HTM-fiets die in de afbeelding hiernaast te zien is.

Afbeelding: Onderscheid in soorten fietsen (i.v.m. verdeling over beschikbare ruimte);

Ook wordt er ingespeeld op belangrijke veranderingen in het leven van de bewoners, waarbij hun mobiliteit duidelijk kan worden beïnvloed, zoals bij verhuizingen; aan te duiden met de term 'life changing moments'. Een nieuwe locatie (zoals de Vuurtoerenweg) met een 'ander' mobiliteitsaanbod is hierin cruciaal. Erg belangrijk is dan ook dat het op de toekomstgerichte mobiliteitsaanbod zoveel mogelijk aansluit op het profiel van de nieuwe bewoners.

De ontwikkeling richt zich hierbij zoveel mogelijk op de duurzame en bewuste koper/bewoner met een energiezuinig en duurzaam mobiliteitsprofiel.



3. BEREIKBAARHEID OP MAAT

In dit hoofdstuk wordt achtereenvolgens ingegaan op het bereikbaarheidsprofiel van de Vuurtoerenweg te Scheveningen, waarbij beschreven wordt in hoeverre deze locatie bereikbaar is met het openbaar vervoer, de fiets, lopend en met de eigen auto.

Hierna wordt een beschrijving gegeven van de te verwachte bewonersprofielen voor de locatie Vuurtoerenweg (en de specifieke kenmerken afkomstig van Mosaic) en de daarbij behorende mobiliteitsprofielen (vertaald in een verwacht aantal fietsen en auto's per appartement).

Vervolgens wordt vastgesteld hoeveel stallingsplaatsen voor fietsen geëist zijn vanuit het Bouwbesluit en de Beleidsregel bergingen nieuwe woongebouwen Den Haag 2017 (de Beleidsregel), en of deze geëiste aantallen ook reëel zijn voor de locatie Vuurtoerenweg. Hierbij wordt ingegaan op de "Gelijkwaardigheidsbepaling" uit het Bouwbesluit en de Beleidsregel, wat mogelijkheden biedt om de fietsen onder te brengen in vergelijkbare ruimten, zoals de eigen berging van de appartementen.

Het hoofdstuk vervolgt met de onderbouwing van het "herverdelen fietsen", waarbij achtereenvolgens wordt gekeken naar de specifieke bewonersprofielen, het elders benutten of creëren van ruimte voor onderbrengen van deel van fietsen, het spreiden van verschillende fietsen over stallingsmogelijkheden, het invoeren van een deelfietsconcept, het belang van het benutten van Life Changing Moments en gedragsverandering en het eventueel aanleggen van een Mobipunt. De ruimtereservering voor het inpandig fiets parkeren lijkt "overmaats" wanneer het mobiliteitsprofiel van de toekomstige bewoners in acht wordt genomen. De analyses op basis van Mosaic-data aangevuld met recente kennis en kunde uit het Share-North project, laat zien dat het mobiliteitsprofiel van de doelgroep afwijkt van het "gemiddelde". Daarnaast wordt e.e.a. onderbouwd o.b.v. uitgebreide praktijkervaring.

Vervolgens wordt er ingegaan in op de parkeersituatie van de auto. Gesteld mag worden dat de ontwikkeling aan de Vuurtoerenweg voldoet aan de parkeernorm voor de auto's van bewoners. Voorzien wordt dat door de intrede van autodelen ruimte onbenut blijft in de huidige parkeergarage; iets waar KWV een veel duurzamere oplossing voor heeft.

Tot slot wordt er in dit hoofdstuk toegelicht wat de situatie is van het bezoekersparkeren doormiddel van parkeerrechten. Er wordt onderbouwd dat het niet in eigendom geven van parkeerplaatsen en stallingsruimte, maar het (tijdelijk) verstrekken van een door de bewoners gedeeld parkeerrecht bijdraagt aan het beperken van het eigen auto- en fietsbezit en een overbodig aanbod van parkeer- en stallingsruimte.



3.1 Mobiliteit en Bereikbaarheid

De locatie is hoogstedelijk. De 'walkable distance' van 10 minuten wordt in dit gebied ruimschoots gehaald. Zelfs de pantoffelafstand van 400 meter, gebruikt om de afstand van de woning tot de belangrijke voorzieningen te duiden, dekt met overlap het hele gebied af.



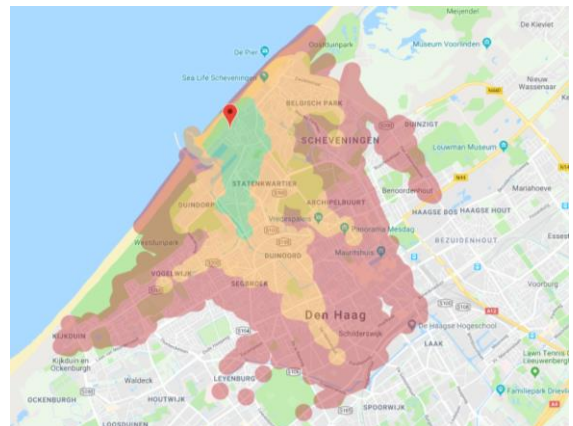
Lopen



OV



Fietsen



OV

Afbeelding: Bereikbaarheid per vervoerwijze gebaseerd op Google reistijdmetingen

Groen < 10 minuten; Oranje < 20 minuten, Paars < 30 minuten. De bovenstaande afbeeldingen betreffen reistijd-indicaties buiten de spits.

Het Stedelijk Openbaar Vervoer netwerk is goed bereikbaar. Ook de grote ov-knooppunten zijn goed bereikbaar. Echter voor het dagelijks met het ov-reizen naar andere steden is de Vuurtoerenweg geen ideale basis, hiervoor is de reistijd naar de IC-stations te lang. De toekomstige bewoner van de Vuurtoerenweg beschikt over een goed aanbod van lokaal, regionaal, nationaal en internationaal Openbaar Vervoer. De loopafstand naar een bus of tramverbinding is minder dan 150 meter en binnen 20 minuten reistijd heeft men de keuze uit twee intercitystations.



De reistijd met de auto naar de verschillende snelwegen rond Den Haag is relatief lang, waar nog bij komt dat er veel filevorming is op deze snelwegen. Voor de forens die buiten Den Haag werkzaam is, zal de Vuurtoerenweg geen ideale uitvalsbasis zijn.

Uit het Share-North programma leren we dat er veel meer factoren zijn waarmee het autobezit kan worden beïnvloed. Naast het type bewoner is er een groot aantal factoren die het mobiliteitsgebruik (de auto) beïnvloeden. Deze worden in de volgende paragrafen voor de Vuurtoerenweg toegelicht.

3.2 Bewonersprofielen en mobiliteitsprofielen

Om een beeld te krijgen van de te verwachte mobiliteit van, naar en rond het complex aan de Vuurtoerenweg, dient een beeld te ontstaan van de te verwachte nieuwe bewoners. Het zal hierbij gaan om meerdere verschillende bewonersgroepen.

Samenvatting mobiliteitsprofiel:

- Woon-werk: Een groot deel van de bewoners zal geen regulier woonwerk verkeer kennen. Anders zijn de voor de hand liggende opties OV, lopen, e-step of fiets;
- Van de doelgroep voor de kleinere appartementen zal een deel niet bekend zijn met het gebruik van de fiets/ niet kunnen fietsen;
- Zakelijk OV internationaal (met als voortransport een deelfiets) of auto buiten de spits (vrije beroepen);
- Sociaal recreatief:
 - Lokaal: fiets/e-fiets /lopen/e-step;
 - Regionaal/nationaal: (deel-)auto.

Kondor Wessels Vastgoed zal zich vooral richten op het topsegment, waarvoor prijzen van [REDACTED],- per meter een reële optie zijn. Daarnaast richt deze ontwikkeling zich zoveel mogelijk op de duurzame en bewuste koper/bewoner met een energiezuinig en duurzaam mobiliteitsprofiel.

Voor de bijbehorende bewonersprofielen wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de indeling van Mosaic (zie ook bijlage 1).

- Elitaire topklasse:
 - Gefortuneerde gevorderden;
 - Statige exclusiviteit;
- Wilverdiend genieten
- Extra doelgroep:
 - Jonge elitaire klasse: tussen goed stadsleven & elitaire topklasse;
 - Scheveningers uit de buurt kunnen doorgroeien; Sportieve doelgroep de buiten mens; met net eerste kind;
 - Expats
 - Particuliere belegger voor:
 - Verhuur/ Short stay;
 - Aankoop voor eigen kinderen en dit later zal verhuren.



De eerste twee bewonersprofielen "Gefortuneerde gevorderden" en Statige exclusiviteit" komen rechtstreeks vanuit de indeling van Mosaic, evenals de bijbehorende kenmerken (zie onderstaande tabel – oranje gearceerd).

BEWONERSDOELGROEP: BELANGRIJKSTE KENMERKEN	Leeftijd	Levensvorm	Kinderen	Inkomen	Opp. Mosaic
Gefortuneerde gevorderden	> 50 jaar	Getrouwd of samenwonend	Geen of ouder dan 20 jaar	> 2 x modaal	> 135 m2
Statige exclusiviteit;	> 45 jaar	Getrouwd of samenwonend	Geen of ouder dan 20 jaar	> 2 x modaal	> 135 m2
Wilverdiend genieten	> 55 jaar	Getrouwd of samenwonend	Geen of volwassen kinderen	> 2 x modaal	90-135 m2
Jonge, rijkere, hoger opgeleide klasse	25-40 jaar	Samenwonend	Maximaal 1 kind < 12 jaar	2 x modaal	75-125 m2
Doorgroeiende lokale Scheveningers	35-60 jaar	Getrouwd of samenwonend	1 kind > 6 jaar of kinderen al uit huis	> 2 x modaal	> 125 m2
Expats	25-55 jaar	Alleenstaand of Getrouwd	Maximaal 1 kind < 12 jaar	> 2 x modaal	> 90
Particuliere beleggers voor verhuur/ short stay	nvt	Alleenstaand of Getrouwd	Maximaal 1 kind < 12 jaar of al huis uit		alle categorieën
Aankoop voor eigen kinderen + later gaan verhuren	< 25 jaar	Meerdere studeten	Geen	< 1 modaal	< 90 m2

Tabel 2: Selectie (gecombineerde) bewonersprofielen passend bij Vuurtoerenweg.

De overige vijf bewonersprofielen (zie groen gearceerde deel tabel 2) zijn niet rechtstreeks te leggen op de categorisering van Mosaic. Voor de vertaalslag hiervan hebben we steeds gebruik gemaakt van enkele bewonerscategorieën van Mosaic die het dichtste bijkomen en/of gezamenlijk een goed beeld geven van de verwachte bewonersgroepen. Hierbij is gekeken naar zaken als levenssituatie (en gezinsgrootte), verwacht inkomen (vooral in het hogere segment); gewenste woonruimte en bij de bewonerscategorieën passende mobiliteitsprofielen.

Hieronder enkele voorbeelden van deze gecombineerde bewonersprofielen:

- De "Doorgroeiende lokale Scheveningers" is samengesteld uit een gemiddelde van de volgende bewonersprofielen van Mosaic: "Particuliere stadshuurder", "Gevorderde families", "Ruimwonende families" en "Florerende gezinnen", resulterende in kenmerken als: tussen de 35-60 jaar, getrouwd/samenwonend met max. 1 kind ouder dan 6 jaar of al huis uit, een jaarinkomen boven de 2 maal modaal en een behoefte aan woonruimte boven de 125 m2. In deze ontwikkeling zijn zo'n 28 appartementen geschikt voor deze doelgroep.
- De bewonersgroep "Expats" is samengesteld uit: "Binnenstedelijke singles", "Vrije huurders" en "Stadse Elite", resulterend in een bewonersprofiel in een leeftijdscategorie van 25-55 jaar, gezinssituatie van alleenstaand tot samenwonend (met max. 2 kinderen tot 12 jaar), een inkomen van min. 2 x modaal en een gewenste vloeroppervlakte van meer dan 90 m2. In deze ontwikkeling zijn ongeveer 15 tot 37 appartementen geschikt voor deze doelgroep.
- De bewonersgroep "een goed stadsleven": mensen van 25 tot 40 jaar die op zoek zijn naar een mooi stadsappartement met een woninggrootte tot 90m2. Zij hebben geen auto in bezit. Ze verdienen minimaal twee keer modaal en willen tot [REDACTED] besteden aan een woning. In deze ontwikkeling zijn ongeveer 20 appartementen geschikt voor deze doelgroep.



Vervolgens is ingeschat wat de gewenste grootte van de appartementen is die passen bij de verschillende bewonerscategorieën en daaropvolgend is een passende verdeling gemaakt over de appartementen, zodat het totaal aantal appartementen per grootteklasse weer overeenkomt met de geplande aantallen.

BEWONERSDOELGROEP: AANTAL APPARTEMENTEN NAAR GROOTTEKLASSE	< 75 m ²	75-100 m ²	100-125m ²	> 125m ²	# APP
Gefortuneerde gevorderden				6	6
Statige exclusiviteit;				6	6
Welverdiend genieten			1	6	7
Jonge, rijkere, hoger opgeleide klasse		8	2		10
Doorgroeiende lokale Scheveningers				6	6
Expats		2	1		3
Particuliere beleggers voor verhuur/ short stay	4	6	2	4	16
Aankoop voor eigen kinderen + later gaan verhuren	11	4			15
TOTAAL AANTAL APPARTEMENTEN	15	20	6	28	69

Tabel 3: Verdeling appartementen per grootteklassen naar behoefte bewonersgroepen.

Fiets

Per (gecombineerde) bewonersgroep is een inschatting gemaakt van het te verwachte aantal auto's en het aantal verschillende fietsen (woon-werk, hobby en stadsfiets) + aantal scootmobiel. Hierbij is eerst een gemiddelde per appartement ingeschat (bovenste deel tabel 4).

BEWONERSDOELGROEP: AANTAL FIETSEN PER HUISHOUDEN	Wo-We fiets	Hobby fiets	Stationsfiets	Scootmobiel	# FIETSEN
Gefortuneerde gevorderden	6	12	0	3	
Statige exclusiviteit;	0	12	0	3	
Welverdiend genieten	7	7	0	7	
Jonge, rijkere, hoger opgeleide klasse	20	20	5	0	
Doorgroeiende lokale Scheveningers	12	12	3	3	
Expats	3	3	0	0	
Particuliere beleggers voor verhuur/ short stay	16	16	8	0	
Aankoop voor eigen kinderen + later gaan verhuren	45	0	15	0	
TOTAAL	109	82	31	16	238
	Stalling	Berging	Garage	Berging	

Tabel 4: Gemiddeld en totaal aantal verschillende soorten fietsen verdeeld naar ruimte.

Vervolgens is 'het aantal appartementen per bewonersgroep' vermenigvuldigd met 'het ingeschatte aantal auto's en fietsen per groep' (onderste deel tabel 4).

Het uiteindelijk verwachte resultaat bedraagt 238 fietsen (gemiddeld 3,5 fietsen per appartement), verdeeld naar:

- 109 woon-werk fietsen (ruim passend binnen het beschikbaar aantal stallingsplaatsen in de algemene fietsenstalling;
- 82 hobbyfietsen (verdeeld over 55 appartementen) welke kunnen worden ondergebracht in de eigen berging;
- 33 stadsfietsen, welke kunnen worden ondergebracht in een te realiseren afgescheiden ruimte in de autoparkeergarage;
- 16 scootmobiel welke normaliter zullen worden gestald in de eigen berging zodra er een toegangsdeur komt vanaf de verkeersruimte. (Dit is verdeeld over 17 appartementen; welke allen vallen binnen dezelfde appartementen als voor de hobby-fietsen gelden). Echter worden ook 5 scootmobiel parkeerplaatsen gerealiseerd in een algemene ruimte op de begane grond.



Auto

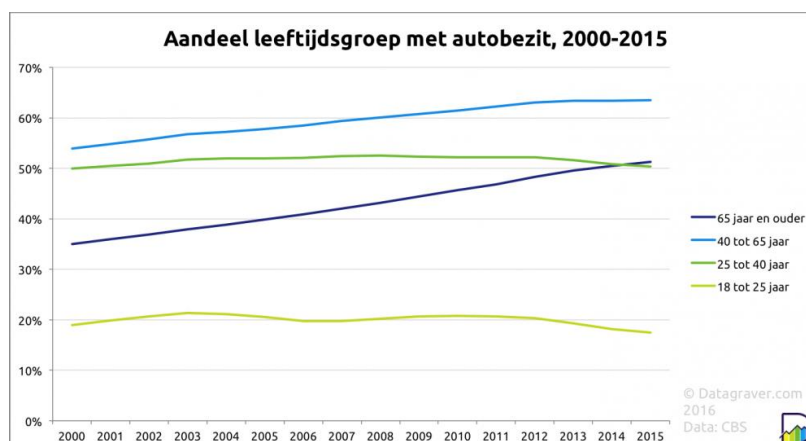
Op een gelijke wijze als bovenstaand is een inschatting gemaakt van het te verwachten aantal eigen auto's, inzet van deelauto's en het aanbieden van 'op de behoefte van de bewoners toegesneden' faciliteiten en services.

Volgens de reguliere parkeernorm zouden 65 parkeerplaatsen noodzakelijk zijn voor de bewoners en 21 voor bezoekers. Er worden 66 parkeerplaatsen gerealiseerd waarbij circa 8 parkeerplaatsen worden gereserveerd voor deelauto's. Gezien onze doelgroepen - zoals eerder in dit hoofdstuk genoemd - en de (duurzame) veranderingen in de maatschappij wil KVV graag het Stimuleringsprogramma autodelen 2017-2018 van de gemeente Den Haag toepassen. In paragraaf 3.5 wordt toegelicht hoe ook de parkeerruimte wordt gedeeld binnen de VVE.

Stimuleringsprogramma autodelen 2017-2018

Door middel van het Stimuleringsprogramma wil de gemeente ervoor zorgen dat de deelauto structureel deel uitmaakt bij woningbouwprojecten. Eén deelauto en parkeerplek komt in de plaats van vier normale parkeerplaatsen voor bewoners. Door deze richtlijn zouden er drie parkeerplaatsen minder nodig zijn per deelauto. Echter moet wel 50% van de parkeerbehoefte worden berekend op de reguliere wijze van de huidige parkeernorm.

Het bouwprogramma van de Vuurtoerenweg sluit aan bij het Stimuleringsprogramma aangezien KVV net zoals de gemeente inspelen op de veranderingen in de maatschappij en de parkeerbehoefte van de toekomstige bewoners. In de huidige situatie in Den Haag heeft circa 50% van de huishoudens een particuliere auto in bezit. Derhalve kan KVV zich vinden in de 50% eis voor het berekenen van de parkeerbehoefte op reguliere wijze. Daarnaast wordt door middel van maatwerk aangesloten bij het bewonersprofiel van Vuurtoerenweg. Uit onze doelgroeponderzoek sluit de deelauto aan bij het bewonersprofiel van Vuurtoerenweg. De helft van onze toekomstige bewoners heeft volgens het doelgroepenonderzoek van Mosaic geen behoefte aan een eigen auto. Zij reizen veel met openbaar vervoer en maken gebruik van vernieuwde mobiliteitsmogelijkheden zoals de deelauto. Zoals is terug te zien in onderstaande afbeelding zal het aandeel met autobezit van de verschillende categorieën in de toekomst verder afnemen.



Afbeelding: Ontwikkeling in autobezit per leeftijdscategorie



Volgens de reguliere parkeernorm berekening moet KWV 65 parkeerplaatsen realiseren voor de toekomstige bewoners

Parkeernorm	Aantal	Norm	PP	Norm bezoekers	totaal pp bezoekers
Tussen 70 en 100 BVO	13	0,7	9,1	0,3	3,9
Tussen 100 en 160 BVO	24	0,9	21,6	0,3	7,2
Meer dan 160 BVO	32	1,1	35,2	0,3	9,6
Totaal	69		65,9		20,7

Parkeerbehoefte normale parkeernorm	65,9
Bezoekers	20,7
	86,6

Als het Stimuleringsprogramma wordt toegepast op het project waarbij 69 appartementen worden gerealiseerd, zal KWV ten minste 41 parkeerplaatsen realiseren voor de toekomstige bewoners van Vuurtorenweg.

Stimuleringsprogramma gemeente Den Haag	
Aantal normale parkeerplekken mag niet lager dan 50% van de reguliere wijze	33
Deelauto's	8
Totaal parkeerplaatsen bewoner	41
Totaal p.p. inclusief bezoekers	62

Als de reguliere parkeernorm wordt aangehouden voor bezoekers (zie 3.5 bezoekersparkeren) dan zouden in totaal minimaal 21 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden voor bezoekers. In het huidige programma neemt KWV 66 parkeerplaatsen op, waarmee KWV ruim voldoet aan de parkeernorm uit het Stimuleringsprogramma.

3.3 Normering, Berging ruimte & Beschikbaarheid Fietsen

De gemeente Den Haag hanteert een normering voor het minimaal benodigd aantal stallingsplaatsen voor fietsen. Deze normering is afkomstig uit het Bouwbesluit en de Beleidsregel bergingen nieuwe woongebouwen Den Haag 2017 (Beleidsregel).

Hieronder zal puntsgewijs worden toelicht:

- Wat de normering betekent voor de locatie Vuurtorenweg in aantal fietsen;
- Welke alternatieve mogelijkheden de Beleidsregel biedt;
- Of deze normering reëel is uitgaande van de verwachte bewoners.

Toepassing Bouwbesluit 2012 en Beleidsregel Den Haag 2017

Conform het Bouwbesluit moet een nieuwbouwwoning een individuele buiten (fiets)berging hebben. Deze individuele (fiets)berging zal aan onderstaande vereisten moeten voldoen:

- a. De buitenberging moet bescherming bieden tegen weer en wind;
- b. De buitenberging mag niet gemeenschappelijk zijn en moet afsluitbaar zijn;
- c. De buitenberging heeft een oppervlakte van minimaal 5m²;



- d. De buitenberging moet rechtstreeks vanaf de openbare weg bereikbaar zijn, via het aansluitend terrein of via een gemeenschappelijke verkeersruimte.

Deze individuele buitenberging is overigens niet verplicht als de gebruiksoppervlakte van de woning niet groter is dan 50m². In dat geval volstaat een gemeenschappelijke berging voor fietsen, met een vloeroppervlakte van minimaal 1,5 m² per wooneenheid.

Bij het project Vuurtoerenweg worden geen appartementen gerealiseerd die kleiner zijn dan 50m² en derhalve zullen in beginsel alle 69 appartementen een buitenberging moeten hebben conform het Bouwbesluit. In het ontwerp van het project Vuurtoerenweg voldoen 40 van de 69 appartementen aan bovenstaande vereisten. De overige 29 appartementen hebben minimaal een berging in de woning van 2,7 m², maar voldoen daarmee in beginsel niet aan het Bouwbesluit 2012. Echter biedt artikel 1.3 van het Bouwbesluit 2012 ruimte voor gelijkwaardige oplossingen. Een gezamenlijke fietsenstalling is een gelijkwaardig alternatief voor de voorgeschreven individuele (fiets)berging (gelijkwaardigheidsbeginsel).

Den Haag heeft een beleidsregel opgesteld aangaande bergingen bij nieuwe woongebouwen 2017 (de Beleidsregel). In artikel 2 van deze Beleidsregel wordt verwezen naar het gelijkwaardigheidsbeginsel van artikel 1.3 van het Bouwbesluit. Artikel 2 bepaalt dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor een woongebouw in de aanvraag kan verzoeken om afwijking van de prestatie-eisen die het Bouwbesluit stelt aan buitenbergingen als zij voldoen aan de in artikel 4, 5, 6 en 7 opgenomen voorwaarden.

Voor alle bergingen in het complex geldt dat de ruimte voor het aantal fietsen afhankelijk is van de woninggrootte. Zoals hierboven genoemd hebben 29 appartementen een berging in de woning van minimaal 2,7m². Deze bergingen zijn niet conform het Bouwbesluit, maar wel conform de Beleidsregel. Met dit rapport wordt derhalve een beroep gedaan op het gelijkwaardigheidsbeginsel (ex artikel 2 Beleidsregel jo artikel 1.3 Bouwbesluit) voor de 29 appartementen die geen individuele (fiets)bergingen hebben die voldoen aan de vereisten van het Bouwbesluit. Het ontwerp voldoet wel aan de artikelen 4,5, 6 en 7 van de Beleidsregel en daarom zal in ieder geval voor deze 29 appartementen een fietsparkeerplaats worden gerealiseerd in de gezamenlijke fietsenstalling.

Hieronder wordt de berekening weergegeven van het aantal fietsstallingen die gerealiseerd moeten worden in de gezamenlijke fietsenstalling conform de Beleidsregel.



Aantal Fietsen per m2 woning GO, conform Beleidsregel Den Haag 2017 (RIS297288)

Gebruiksoppervlakte woning (m ²)	Aantal plekken in fietsrek per woning	Aantal woningen Vuurtorenweg	Benodigd aantal fietsplekken	Benodigde interne berging (m ²)
< 50	1,5 m2 aantal niet geregeld	0		n.v.t.
>50 - < 75	3	0	0	2,7
>75 - <100	4	14	56	2,7
>100 < 125	5	5	25	2,7
>125	6	10	60	2,7
woningen met berging		40		
Totaal		69	141	

Bij het project Vuurtorenweg worden 40 appartementen gerealiseerd die een berging hebben conform het Bouwbesluit. Voor 29 appartementen wordt het gelijkwaardigheidsbeginsel toegepast ex de Beleidsregel. Derhalve zal KVV minimaal 141 fietsstallingen moeten realiseren in de gezamenlijke fietsenstalling. KVV gaat 166 stallingsplaatsen realiseren in de gemeenschappelijke fietsenstallingen op de begane grond. Daarnaast is in de parkeergarage nog ruimte gereserveerd voor circa 33 stadsfietsen. De ontwikkeling voldoet derhalve ruim aan de gestelde fietsparkeernorm.

Fietsparkeernorm op maat gemaakt voor het project

Zoals is gebleken uit voorgaande paragraaf voldoet KVV aan de fietsparkeernorm ex het Bouwbesluit en de Beleidsregel. Volgens onze marktanalyse zal bij dit project 238 fietsparkeerplaatsen nodig zijn. Zoals in hoofdstuk 3.2 voldoet het project aan deze op maat gemaakte fietsparkeernorm. Onderstaand worden de redenen gegeven waarom 238 fietsparkeerplaatsen de op maat gemaakte fietsparkeernorm is:

1. De verwachte bewonersgroepen van de Vuurtorenweg zullen afwijken van het gemiddelde beeld in Nederland. Gemiddeld genomen zullen er minder gezinsleden woonachtig zijn in de grotere appartementen van de Vuurtorenweg dan het landelijk beeld laat zien;

BEWONERSDOELGROEP: AANTAL FIETSEN PER HUISHOUDEN	Wo-We fiets	Hobby fiets	Stationsfiets	Scootmobiel	# FIETS/A
Gefortuneerde gevorderden	1	2	0	0,5	3
Statige exclusiviteit;	0	2	0	0,5	2
Welverdiend genieten	1	1	0	1	2
Jonge, rijkere, hoger opgeleide klasse	2	2	0,5	0	4,5
Doorgroeende lokale Scheveningers	2	2	0,5	0,5	4,5
Expats	1	1	0	0	2
Particuliere beleggers voor verhuur/ short stay	1	1	0,5	0	2,5
Aankoop voor eigen kinderen + later gaan verhuren	3	0	1	0	4
		55		17	3,2

Tabel 7: Aantal verschillende soorten fietsen per bewonersgroep.

2. Het is niet reëel om te verwachten dat de bewoners van de grotere appartementen 5 tot 6 fietsen per appartement zullen bezitten;



Recente cijfers m.b.t. ontwikkelingen in gezinsgrootte:

*Het totaalaantal inwoners bedroeg in 2017 zo'n 17,2 miljoen verdeeld over zo'n 7,8 miljoen huishoudens, wat neerkomt op **2,21 gezinslid per huishouden**.*

Opvallende is dat het aantal huishoudens sterker toeneemt dan de bevolkingsomvang. Dit wordt veroorzaakt door de sterke toename van het aantal eenpersoonshuishoudens tot bijna 3 miljoen op 1 januari 2017.

Cijfers m.b.t. gezinsgrootte. Bron: CBS

3. In Nederland is het fietsbezit gemiddeld slechts 1,3 fietsen per persoon. Zo laten de cijfers van CBS 2018 zien dat er 22,8 miljoen 'gewone' fietsen en 1,8 miljoen e-bikes in Nederland. 1,45 fiets per inwoner; CBS 2017: Aantal huishoudens = 7,8 miljoen = gemiddeld 3,15 fietsen per huishouden in plaats van de 4,75 zoals berekend volgens de Beleidsregel bergingen nieuwe woongebouwen Den Haag 2017;

Recente cijfers m.b.t. fietsen:

Bezit: In Nederland zijn er 22,8 miljoen 'gewone' fietsen en 1,9 miljoen 'e-bikes'. Daarnaast bezitten Nederlanders in totaal 9.500 speed pedelecs (welke door de wet niet als fiets, maar als brommer worden gezien). **Gemiddeld bezit een huishouden 3 fietsen.**

Aanschaf: In 2017 zijn er 957.000 nieuwe fietsen verkocht (een stijging van 3% ten opzichte van 2016), waaronder 663.000 gewone fietsen, 294.000 e-bikes en 4.572 speed pedelecs.

Prijs: De totale omzet verkochte nieuwe fietsen bedroeg € 976 miljoen (+4% t.o.v. 2016). De gemiddelde verkoopprijs van nieuwe 'gewone' fiets bedroeg € 608,-, een e-bike € 1948. De totale verkoopwaarde van alle verkochte nieuwe fietsen steeg tussen 2013-2017 van 797 naar 976 miljoen euro (zo'n 22%).

Cijfers m.b.t. bezit, aanschaf en prijzen van fietsen. Bron: RAI-2017

4. Een deel van de verschillende soorten fietsen, met name de duurdere fietsen en scootmobiel, niet in de algemene fietsenstalling zullen worden ondergebracht, maar veel eerder in de eigen berging (ter voorkoming van diefstal en beschadiging). Daarnaast kunnen de goedkopere stationsfietsen worden ondergebracht in een afgescheiden ruimte in de parkeergarage.



Mogelijkheden “verminderen en herverdelen fietsen”:

Advies is gevraagd om te oordelen of het project voldoet aan de fietsparkeernorm en of er mogelijkheden zijn om de fietsparkeerplaatsen te verminderen of te herverdelen. Hierbij is rekening gehouden met de volgende twee punten:

- Vereisten van Bouwbesluit en Beleidsregel, rekening houdend met Gelijkwaardigheidsbepaling;
- De wens van Kondor Wessels Vastgoed om de algemene fietsenstalling terug te brengen naar maximaal 162 stallingsplaatsen (voor regelmatig gebruikte fietsen voor de bewoners) om de levendigheid van de plint en alzijdigheid van het gebouw te vergroten; vanuit stedenbouwkundig oogpunt en gebruikersvriendelijkheid.

Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de onderstaande afpelmethode:

1. Werven van **specifieke bewonersprofiel** (zie paragraaf 3.3):
 - Meer gericht is op alternatieven voor auto en fiets;
 - Minder ‘gewone’ woon-werk fiets en meer ruimte voor duurdere fiets.
2. **Elders ruimte benutten** of **creëren** voor onderbrengen van deel van fietsen:
 - Benutten eigen berging; anticiperen op mogelijkheid in Bouwbesluit c.q. Beleidsregel ‘vergelijkbaar’;
 - Ruimte creëren in parkeergarage voor inrichten van gescheiden stallingsruimte, door:
 - Inzet van deelauto’s het aantal benodigde auto’s terugdringen en daarmee het benodigd aantal parkeerplaatsen in parkeergarage te reduceren;
 - Woongedeelte dat ondergebracht is in de garage te laten vervallen;
 - Parkeerlift en autonoom parkeren, waarmee de benodigde verkeersruimte in de parkeergarage kan worden teruggedrongen.
3. Betere **spreiding** van verschillende fietsen over **stallingsmogelijkheden**:
 - De verwachte 109 “gewone” c.q. “woon-werf fietsen” kunnen worden ondergebracht in de algemene fietsenstalling. Hiermee wordt ruim voldaan aan de wens van Kondor Wessels Vastgoed om de algemene fietsenstalling terug te brengen naar 162 stallingsplaatsen. Ook moet voorkomen worden dat de fietsenstalling wordt “vervuild” met fietsen die niet dagelijks worden gebruikt, zoals racefietsen, mountainbikes, enzovoort);
 - De verwachte 82 dure en exclusieve “hobby-fietsen” (zoals racefietsen, mountainbikes, carbon fiets en strandfietsen) zullen in eigen berging bij appartement worden gestald, ter voorkoming van diefstal en beschadiging; De bewoners zullen deze “hobby fiets” met de lift meenemen naar de eigen woning en daar stallen in de berging. Er worden bij 16 appartementen een deur naar de berging gerealiseerd, zodat de berging vanaf de verkeersruimte toegankelijk wordt;
 - Voor de verwachte 33 stationsfietsen kan een met hek afgescheiden ruimte in de parkeergarage worden gecreëerd;
 - Het stallen van de berekende 16 scootmobielen en andere persoonsgebonden c.q. mindervalide elektrische voertuigen zal niet plaatsvinden in de “algemene fietsenstalling” en ook niet in de hal (al zijn de gangen overgedimensioneerd). Ook deze voertuigen zullen in eigen berging (verdeeld over 16 appartementen) worden ondergebracht (welke allen vallen binnen dezelfde appartementen als voor de hobby-fietsen) en/of in afgescheiden ruimte in parkeergarage worden gestald; In de





bergruimte is meer dan voldoende ruimte voor deze voertuigen, geen draaiproblemen of drempels en voldoende oplaadmogelijkheden; Hiervoor kan bij de betreffende appartementen een aparte directe toegang tot de berging gecreëerd worden; Echter is er in een algemene ruimte op de begane grond ruimte gemaakt voor 5 scootmobiel parkeerplaatsen;

- (Elektrische) deelfiets in gescheiden ruimte in parkeergarage en/of eventueel Mobipunt.

De e-bike vervangt vooral de 'gewone fiets' vooral in het woon-werkverkeer en vergroot actieradius fietser aanzienlijk.



En 40% geeft aan de eigen auto minder te gebruiken.

Cijfers m.b.t. elektrische fietsen. Bron: RAI-2017

In Den Haag en Scheveningen is de (e-)fiets een beter en sneller vervoermiddel dan de auto. Het beleid is ook erg gericht op de inzet van de fiets en het stimuleren van het fietsgebruik als alternatief voor het rijden met de auto (in de spits). Hierbij dient wel in acht te worden genomen dat het stallen van de moderne fietsen volgens de oude richtlijnen tot ruimteproblemen kan leiden.

4. Deelfietsconcept:

Ook wordt in het ontwerp rekening gehouden met de opkomst van deelmobiliteit. Hoewel er nog geen 'harde cijfers' beschikbaar zijn, wordt in diverse studies aangenomen dat de opkomst van de deelfiets een positief gevolg zal hebben op de fietsparkeerdruk aan zowel de herkomst- als bestemmingskant van de reis:

- Van eigendom naar (gedeeld) gebruik;
- Verlagen noodzaak van aanschaf nieuwe fietsen;
- Efficiënter gebruik van beschikbare fietsen;
- Wegnemen behoefte 'reserve fiets' voor het geval dat ...;
- Oplossing voor incidentele behoefte;

Fietsdelen in Antwerpen groot succes

Vijf jaar geleden werd de deelfiets Velo in Antwerpen geïntroduceerd. Deze fiets wordt nu 3,5 miljoen keer per jaar verhuurd. Gebruikersonderzoek leert dat de gebruikers meer gaan fietsen en dat zeven van de tien gebruikers van Velo over een eigen fiets beschikken. De helft zegt die minder te gebruiken sinds Velo beschikbaar is. Eén op de tien heeft de eigen fiets weggedaan.



De deelfiets moet makkelijk te vinden zijn, niet te duur, dichtbij verkrijgbaar, toegankelijk, beschikbaar; eenvoudig instelbaar.

Vooralsnog wordt met het aanbod van deelfietsen uitgaan van dezelfde 'vervangingsnorm' als bij de deelauto, zo zal naar verwachting een deelfiets steeds 5 gewone fietsen vervangen, in het verlengde van de cijfers over de Haagse Stadfiets en de HTM fiets.

Aanvullend: aanbieden van directe fietsreparatie, zodat fiets snel weer gebruikt kan worden en geen onnodige (kapotte) fietsen worden gestald.

5. Met gevarieerd aanbod aansluiten op **Life Changing Moments**:
Een life changing moment, zoals een verhuizing of ander werk, draagt bij aan een bewuste "nieuwe" keuze voor mobiliteitsgerelateerde zaken, waarmee de kans op een verandering in mobiliteitsgedrag groter zal zijn.

De verhuizing naar de Vuurtorenweg is een belangrijke LCM. Dit zal zeer positief bijdragen aan de potentie voor MaVS mits één en ander goed vooraf op de juiste wijze wordt gecommuniceerd. Bij de communicatie wordt gebruik gemaakt van de meest recent opgedane kennis en ervaring uit o.a. het EU-project Share-North, waarbij gedragsdeskundigen nauwgezet op de uitwerking van de communicatie zullen toezien (geen "standaard" makelaarscommunicatie).

6. **Gedragsverandering**: informeren en beloningen voor het meewerken aan "minder fietsen per woning" en/of dat er wordt gekozen voor andere vervoer-alternatieven;
7. **Mobipunt** Dit onderwerp is zeker bespreekbaar voor de gemeente Den Haag en sluit goed aan bij haar beleid. Wel is hier hoogstwaarschijnlijk een bouwvergunning voor nodig, wat de voortgang van het project zou kunnen schaden en heeft daarmee nu niet de hoogste prioriteit voor Kondor Wessels Vastgoed. Zij wil niet afhankelijk zijn van een besluit rondom zo'n Mobipunt, maar wel parallel meenemen in de verdere ontwikkeling van het mobiliteitsconcept voor de Vuurtorenweg.

Indien nodig zal KWV de fietsparkeerplaatsen nummeren en toewijzen aan de appartementen. Daarnaast zal KWV ook vernieuwde mobiliteitsmogelijkheden bieden aan de bewoners, waarbij bewoners zelf bepalen welke modaliteiten door de VVE worden aangeschaft en gestald op de gemeenschappelijke stallings/parkeerplaatsen.



3.4 Ruimte en Beschikbaarheid auto's

Het stallen van de fietsen heeft de prioriteit boven het parkeren van auto's. Hierdoor kunnen minder parkeerplaatsen dan de norm worden gerealiseerd.

Dit wordt opgelost met:

1. De inzet van autodelen, waarmee het verwachte aantal auto's verder zal afnemen e/of
2. De mogelijkheid om ook de eigen auto P2P te delen via het autodeel reserveringsplatform.

Met de inzet van autodelen is het uitgangspunten gehanteerd dat iedere deelauto die binnen de VVE wordt aangeboden de ruimte van 4 parkeerplaatsen oplevert. Dit betreft de richtlijn voor publiek aangeboden deelauto's. Recente ervaringen leren dat binnen de VVE zelfs 6-10 parkeerplaatsen bespaard kan worden. Met het inzetten van privaat aangeboden deelmobiliteit (MaVS) wordt met en door de bewoners het optimum bepaald. Hierbij wordt aangevangen met een aanbod en variëteit van type auto's en fietsen in het kader van *"The more you share the more you have"*. Ook wordt het autodeel-platform ingezet om P2P te ondersteunen, waardoor bewoners wordt gestimuleerd ook hun eigen auto te delen.

Ook kan (in de hele nabije toekomst en waarschijnlijk binnen de bouwperiode) worden gedacht aan het toepassen van een verkeerssysteem, waarmee wordt voorgesorteerd op het autonoom parkeren en daarmee extra parkeer/verkeersruimte zal worden bespaard.



Afbeelding: <https://www.youtube.com/watch?v=YPBxH6r3zOk>

Naar verwachting zal er een overschot aan parkeerplaatsen ontstaan die ten goede komt aan fietsen en deelmobiliteit.

3.5 Parkeerrechten - bezoekersparkeren

Door het verstrekken van parkeerrecht zijn de parkeerplaatsen van bewoners die niet aanwezig zijn beschikbaar voor bezoekers. Deze mixed use is vergelijkbaar met het parkeervergunningsstelsel in Den Haag. Bewoners delen dus het recht



om te parkeren en bezoekers te ontvangen, en hebben geen parkeerplaats in eigendom. De ruimte in de parkeergarage is gezamenlijk eigendom van de VVE. Alleen deelauto's en mindervalide auto's hebben vaste parkeerplaatsen. Bewoners die een "vaste" parkeerplaats willen hebben, zullen hiervoor meer moeten betalen en daarmee bijdragen aan de "alternatieven" voor de overige bewoners. Deze afwegingen vinden echter plaats binnen de VVE. Ook beschikt de VVE over het instrumentarium om meer deelmobiliteit in te zetten (auto of fiets) om hiermee een eventuele parkeerdruk tegen te gaan.

Het parkeersysteem bestaat uit een speedgate met kentekenregistratie. Bewoners kunnen bezoek, via de ingezette domotica, aanmelden. Dit is vergelijkbaar met een bezoekersvergunning. Iedere bewoner heeft "bezoekersrechten" waarmee een parkeerplaats voor de bezoeker gereserveerd kan worden. De rechten worden ingezet op basis van "first come first served". Het bezoek van bewoners met een vaste parkeerplaats vindt plaats middel eenzelfde systeem. Er wordt beleid gehanteerd wat gericht is op "fair use", hoe meer je gebruikt, hoe meer je betaalt. In de VVE/coöperatie kunnen afspraken gemaakt worden over het onderling verhandelen van de parkeerrechten. Er kan worden gekozen voor kostenafhankelijkheid naar ratio met de VVE bijdrage.

In de parkeervoorziening komen laadpalen voor elektrische auto's, naast de vaste plaatsen voor de deelauto's. De installatie van de parkeervoorziening wordt zodanig ingericht dat er op geanticipeerd wordt dat binnen 10 jaar alle auto's elektrisch zullen zijn.

Door het verstrekken van parkeerrecht kunnen bezoekers parkeren op de plaatsen van bewoners die niet aanwezig zijn. Het niet in eigendom geven van parkeerplaatsen en stallingsruimte maar het (tijdelijk) verstrekken van een door de bewoners gedeeld parkeerrecht draagt bij aan het beperken van het eigen auto- en fietsbezit en een overbodig aanbod van parkeer- en stallingsruimte.



4. AANBOD

4.1 MaVS gekoppeld aan het vastgoedbeheer

Bereikbaarheid en mobiliteit wordt belegd als onderdeel van de VVE waarbij bewoners binnen de gestelde kaders inspelen op de gezamenlijke mobiliteitsvraag. Deze kan flexibel door de VVE worden aangepast al naar gelang ontwikkelingen, vraag en (nieuw) aanbod. Er wordt voorzien een breed aanbod in mobiliteit.

Hierbij komt dat een verhuizing een zgn. 'life changing moment' is, waarbij de investering in de woning prioriteit heeft boven de investering in vervoermiddelen. Dit draagt zeer sterk bij aan de mogelijkheid op gedragsverandering.

4.2 Onze intentie:

Middels de VVE (Kondor Wessels Vastgoed) willen wij de volgende zaken regelen:

1. Een overeenkomst tussen en een MaVS provider voor 8 jaar.
2. Het aanbod van een gevarieerd aanbod van circa 8 deelauto's
3. Het aanbod minimaal voldoende gedeelde (e-)bikes (full optional lease) dat wordt uitgebreid naar gelang behoefte van de gebruikers;
4. Een vaste mobiliteitsbundel bestaande uit het gebruik van de deelauto, een ov-kaart, gebruik van de fietsvoorzieningen en de bijbehorende stalling en parkeervoorziening
5. Het vastleggen van deze voorzieningen in de splitsingsakte
6. Evt. fietsparkeerplaatsen nummeren en toedelen aan appartementen.

De deelfietsen en (eventueel) deelauto's zijn digitaal te reserveren en te openen. Iedere woning betaalt een vaste bijdrage per maand voor de beschikbaarheid van de deelmobiliteit en het recht op gebruik van de mobiliteitsservices. Hierin is basisgebruik (in km en tijd) opgenomen. Boven het basisgebruik wordt per bewoner op basis van de huurtijd en kilometers (vergelijkbaar met autohuur).



4.3 Communicatie

Vanzelfsprekend wordt ingespeeld op de verhuizing, een belangrijke verandering in het leven van de bewoners, waarbij hun mobiliteit duidelijk kan worden beïnvloed. Dit wordt aangeduid met de term 'life changing moments'.

Een nieuwe locatie met een 'ander' mobiliteitsaanbod is hierin cruciaal. Erg belangrijk is dan ook dat het op de toekomstgerichte mobiliteits-aanbod zoveel mogelijk aansluit op het profiel van de nieuwe bewoners.

Rekenvoorbeeld voor de koper:

De kosten voor een tweede auto bedragen gemiddeld €800 per maand. Bij aankoop van een woning wordt voor een parkeerplaats voor deze auto ca. €25.000 betaald.

€800 per maand is vergelijkbaar met een hypotheekruimte van ca. €125.000.

De kosten van een extra parkeerplaats en een tweede auto zijn vergelijkbaar met €150.000 hypotheekruimte, vergelijkbaar met ca. 2 tot 3 slaapkamers.

Noot! Vooralsnog worden in Nederland geen "autoloze hypotheken" verstrekt.

De ontwikkeling richt zich hierbij zoveel mogelijk op de duurzame en bewuste koper/bewoner met een energiezuinig en duurzaam mobiliteitsprofiel.

Hoe eerder iemand goede informatie heeft over de keuze-opties, hoe beter. Dat werkt twee kanten op. Enerzijds: als iemand weet dat er een snelle ov-verbinding naar het werk is, dan kan dat positief uitwerken.

In het Verhuismodel wordt duidelijk hoe het reisgedrag op verschillende momenten kan worden beïnvloed:

Moment	Betekenis voor reisgedrag	Beïnvloeden
Oriëntatie op gebied en woning (inclusief mobiliteit)	Mobiliteitsleefstijl bepaalt gebiedskeuze: Ov-gebruikers gaan niet in een wijk wonen met een slechte ov-ontsluiting; fanatieke autogebruikers gaan niet in de binnenstad wonen waar ze hun auto's niet kwijt kunnen	Informatie over mobiliteit op de betreffende locatie, bewonersavonden
Uiteindelijk keuze	Acceptatie van randvoorwaarden zoals betaald parkeren, keuzes voor auto en OV	Verkoop/verhuur-moment benutten door het verstrekken van een 'Verhuisbox'
Verhuizing zelf	Klussen, verbouwen, pendelen (met spullen) van de ene naar de andere woning	Aanbod van duurzame 'klusmobiliteit'
Periode na de verhuizing	Ontdekken van het nieuwe reisgedrag	Ruimte bieden om te experimenteren met nieuw reisgedrag, de inzet van een mobiliteitscoach, et cetera Bestendigen van patronen

Advier Verhuismodel© - verhuisproces



Aansluitend op het verhuismodel is het belangrijk rekening te houden met het bestaande beeld van veel kopers met deelauto's. Vaak wordt dit geassocieerd met de publiek aangeboden deelauto's. Vanzelfsprekend kan de VVE zelf (mee-)bepalen welk type voertuigen gedeeld worden: geen verplichte winkelering. Dit is een belangrijke voorwaarde in de communicatie.

In de oriëntatiefase voor de aankoop van een woning in de Vuurtoerenweg wordt het volgende gecommuniceerd:

- U kunt uw auto niet parkeren in het openbare gebied. Bij de koop van uw woning tekent u er voor dat u geen parkeervergunning van de gemeente Den Haag kunt aanvragen op uw woonadres in de Vuurtoerenweg.
- Voor het parkeren van bezoekers van de Vuurtoerenweg kan er gebruik worden gemaakt van de vrije parkeerplaatsen. U beschikt gezamenlijk over de 'extra' ruimte die u kunt reserveren voor uw bezoek. Anders kan er gewoon op straat geparkeerd worden.
- Voor uw mobiliteitswensen beschikt de Vuurtoerenweg over een gevarieerd aanbod van deelauto's en elektrische deelbakfietsen; deze zijn beschikbaar voor alle bewoners op basis van een gemeenschappelijk reserveringssysteem. In de VVE-bijdrage is een bedrag opgenomen voor onderhoud en vervanging van de deel-auto's. Het gebruik van de auto wordt afgerekend per tijdseenheid en km dat u de auto gebruikt.
- Per appartement worden fiets parkeerplaatsen toegewezen in de algemene fietsenstallingen.
- U kunt uw mobiliteitsbundel optioneel aanvullen met;
 - Real time reisadvies op basis van de beschikbaarheid van uw deelauto's
 - Gezamenlijke deel(bak)fietsen,
 - Deelscooters,
 - Een ov-kaart voor uw gezin;
 - Een lease e-bike,
 - Een abonnement op elektrische deelsloepen,
 - Een mobiliteitsgarantie: altijd een deelauto beschikbaar inden u 24 uur vooraf reserveert
 - Flex lease; tijdelijk een grotere auto voor bijvoorbeeld de wintersport



4.4 Advies Advier

Inspelend op de huidige trends en gezien het bereikbaarheids- en bewonersprofiel is er naar verwachting minder vraag naar eigen parkeerplaatsen en fietsenstallingen dan de richtlijnen aangeven. Indien de vraag en het aanbod van fietsparkeerruimte, fietsbergruimte, autoparkeerplaatsen en autogebruik goed wordt gemonitord kan worden gestuurd op een optimaal aanbod. Dit voorkomt dat er ruimte wordt gereserveerd die niet wordt gebruikt.

De stallingvoorzieningen en het deel-aanbod dient op het moment van verkoop te worden geactualiseerd aan de huidige stand van kennis en techniek. Met de aanwezige kennis en kunde kan hieraan invulling worden gegeven en wordt de VVE ondersteund bij het zelf beheren van de parkeer- en stallingsruimte en de aangeboden en gedeelde mobiliteit.

Combineer het aanbod met een mix van informatie, persoonlijke service en diensten die aanzet tot duurzame gedragsverandering en maak gericht gebruik van de life changing moments. Bij het oriënteren op een woning, bij de aankoop en bij de verhuizing worden nieuwe bewoners stap voor stap op weg geholpen door een mobiliteitscoach. Door het inzetten van een mobiliteitscoach en het bieden van goede mobiliteitsalternatieven wordt bewust mobiliteitsgedrag gestimuleerd. Korting op een elektrische verhuishwagen, een e-bike beschikbaar voordat je gaat verhuizen, maar ook uitleg over de werking van het OV en deelmobiliteit draagt bij aan bewust mobiliteitsgedrag. De insteek van deze positieve psychologie is dat de nieuwe bewoners tijdig worden gewezen op de mogelijkheden, in plaats van de nadruk te leggen op de nadelige gevolgen van het delen.



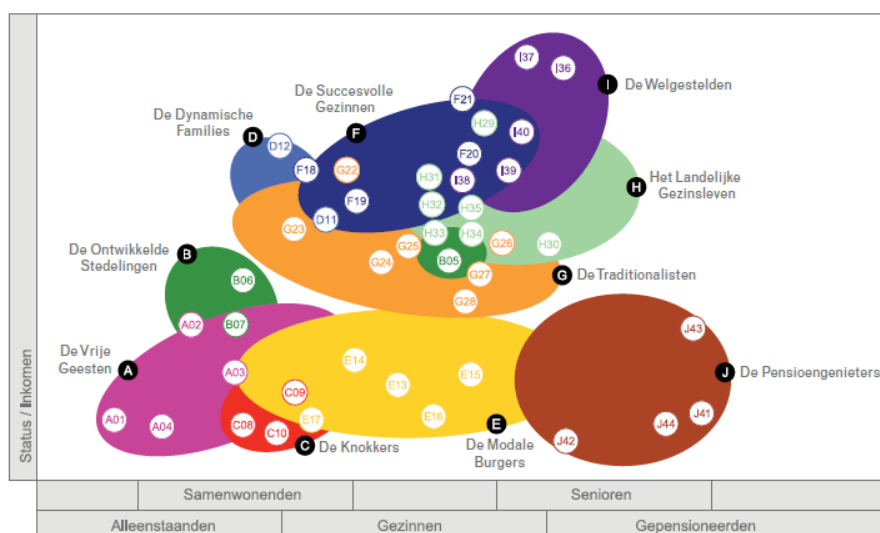
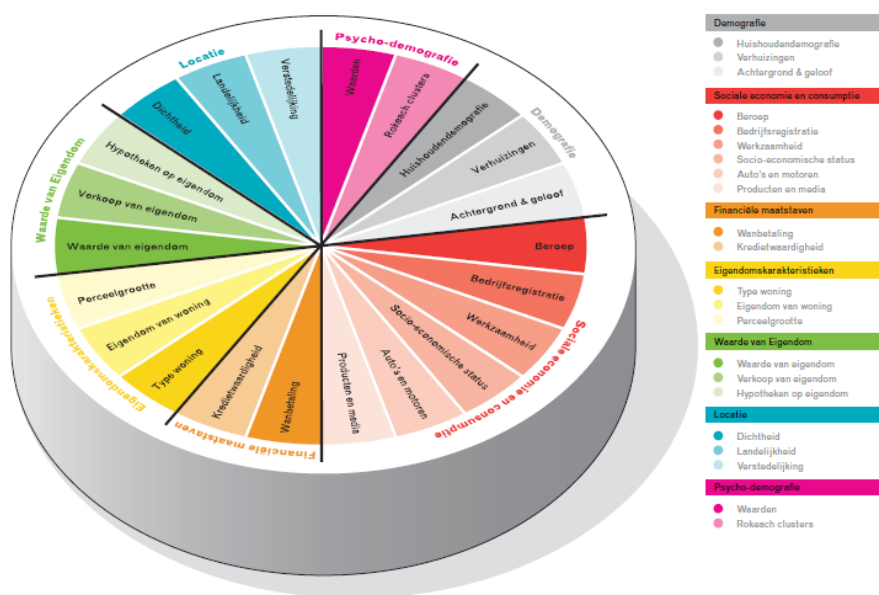
5. BRONNEN

1. <https://share-north.eu/2018/05/results-of-impact-analysis-of-car-sharing-services-and-user-behaviour-delivers-interesting-results-in-bremen/>
2. <https://www.crow.nl/vakgebieden/verkeer-en-vervoer/bibliotheek/kennisdocumenten/factsheets-autodelen-2016>
3. https://infobank.carplus.org.uk/?download_asset=676&action=download
4. https://infobank.carplus.org.uk/?download_asset=672&action=download
5. http://www.utrecht.nl/images/DSO/verkeer/Verkeerenvervoerbeleid/pdf/Nota_Parkeernormen_Fiets_en_Auto_2013.pdf
6. https://wageningen.nl/Wonen_milieu_en_verkeer/Verkeer/Parkeren/Nota_Parkeernormen_Wageningen_2015
Vuistregel klassieke deelauto: reductie 9-13 auto's daarvan 4-6 door verkoop auto 5-7: vanwege uit/afgestelde aanschaf. Parkeerreductie is dus 4-6 auto's; deelauto neemt echter ook plek in, kortom 3-5 auto's. Utrecht en Wageningen gaan beide uit van 4 parkeerplaatsen minder voor iedere deelauto.
7. <https://www.crow.nl/blog/oktober-2015/zijn-parkeercijfers-hetzelfde-als-parkeernormen>
8. <https://www.crow.nl/downloads/pdf/verkeer-en-vervoer/crow-kpvm/factsheet-autodelen-9-parkeerregulering-voor-autod.aspx>
9. <http://autodelen.info/publicaties/vastgoed-maakt-zich-op-voor-deelmobiliteit>
10. <http://www.rwsleefomgeving.nl/onderwerpen/mobiliteit/publicaties/slimme-mobiliteit>
11. <http://www.nu.nl/Scheveningen/4364603/geen-straatparkeervergunning-meer-kopers-en-huurders-nieuwbouw.html>
12. <http://tsrc.berkeley.edu/CarsharingandParking>
13. www.Share-North.eu (publicaties en parkeernormen Bremen)
14. <https://www.crow.nl/vakgebieden/verkeer-en-vervoer/bibliotheek/kennisdocumenten/elektrische-deelauto's>
15. <http://www.rli.nl/publicaties/2017/advies/dichterbij-en-snel>
16. https://www.conftool.pro/icomaas2017/index.php?page=browseSessions&form_session=23&presentations=hide
17. <https://www.youtube.com/watch?v=YPBxH6r3zOk>
18. https://news.cgtn.com/news/31517a4d34637a6333566d54/share_p.htmlhttps://www.bicycleretailer.com/retail-news/2014/06/13/fred-clements-bike-share-bad-business#.XBzFhfZFymQ
19. <https://www.cyclelogy.sg/blogs/blog/the-role-of-bike-sharing-in-singapore>



6. BIJLAGE 2: MOSAIC/WHIZE

De Whize (voorheen Mosaic) segmentatie is ontworpen om alle ruim 7,7 miljoen huishoudens in Nederland te identificeren en te classificeren. De huishoudens zijn gesegmenteerd in 59 subsegmenten, die zijn samengevoegd in 11 segmenten. Het resultaat is een classificatie die een duidelijk beeld schetst van de Nederlandse consumenten voor wat betreft hun sociodemografie, levensstijl, cultuur, (koop)gedrag en autobezit. Dit geeft de meest nauwkeurige inzicht in de Nederlandse consument van de 21e eeuw. <https://www.whooz.nl/whize>





Michelle (34) werkt als account manager op een reclamebureau en volgt daarnaast de deeltijd- studie Communicatie.

"Ik wilde een andere richting op, meer creatief bezig zijn. Na mijn studie mag ik bij de reclamebureau van functie veranderen. Het is een superleuk bureau, vlak bij mijn huis en midden in de binnenstad. Ik vind het gezellig om na mijn werk met vrienden te borrelen of in het weekend met mijn vriend een leuke club te bezoeken. Op zaterdagmiddag dener ik graag door de stad. Mijn vriend wil graag bij mij intrekken, maar daar is mijn appartement eigenlijk niet te klein voor. Maar verhuizen? Ik woon hier nog niet zo lang en de plek is goed, ik heb alle voorzie- vingen dicht bij huis. Sportclub, winkels, cafe's... ik geniet van het echte stadleven!"

Doelgroep Goed Stadsleven

Wie zijn ze?

- 25 tot 40 jaar
- Alleenstaand
- Geen kinderen
- Hoge universitaire opleiding
- Fulltime baan of student
- Twee keer modaal
- Particulier huur- of koopappartement
- < 90 m²
- 1900 - 1945
- Geen auto

Deze hoogopgeleide singles genieten van het vrije stadsleven. Ze zijn ambitieus, maar dat gaat zeker niet ten koste van alles wat het goede leven hen te bieden heeft. Sommigen studeren nog (deeltijd) en anderen zijn volop met hun werk bezig. Een deel heeft al een mooie carrière opgebouwd.

Deze singles vinden ze vooral in de mooie stadappartementen van zo'n 90 m² in de grote steden als Amsterdam, Den Haag en Utrecht. Daar liggen alle voorzieningen om de hoek. De bioscoop, het theater, gezellige cafés, restaurants. In hun modern ingerichte appartement komen ze tot rust. In de zomer zijn de stadsparken erg in trek.

Een auto is er niet, maar die is ook niet nodig. De tram of bus stopt immers voor de deur. Shoppen doen ze graag bij winkels als Zara of Mango. De broodschappen worden gesdon bij Albert Heijn en dan wordt er niet op de aanblijden getikt. Als deze singles op vakantie gaan kiezen ze voor avontuur of cultuur. Een maand naar Thailand, een weekend Barcelona. Een groot deel van deze groep zou graag op korte termijn gaan samen- wonen. De kans is groot dat ze dan verhuizen naar een grotere woning.

- 1 Digitale Appartementsbezitters
- 4 Karakteristieke Stadswoners
- 2 Binnenstedelijke Singles
- 15 Stedelijke Professionals
- 3 Particuliere Stadshuurlers

Verhuigeneigtheid

De verhuigeneigtheid van de groep Goed Stadsleven is groot. Het is een groep die in een dynamische levensfase zit. Sommigen verhuizen omdat ze gaan samenwonen. Anderen denken na over het krijgen van kinderen.

Gewenst woonmilieu

Deze doelgroep woont graag in de vooroorlogse buurten in het centrum van de stad. Als dat niet lukt, gaat de voor- keur naar de heilige wijken er omheen. Daar kiezen ze voor een authentieke woning met veel originele details, die wordt gemixt met hun eigen moderne stijl. Er is een duidelijke voorkeur voor gemengde woonwijken met winkels, horeca en kantoren. Een beetje leven in de bouwrijp. Ze wonen graag aan een heilige of plein.

Deze groep heeft meestal nog geen kinderen. Mocht er wel al een kindje zijn, dan is deze jonger dan vijf jaar. Een kin derdagverblijf in de buurt is voor deze groep een must. De rest wil graag wonen in de buurt van centrumstedelijke voorzieningen en uitgaansgelegenheden. Onder deze doelgroep zijn niet veel autobezitters. Goede bereikbaar- heid met het openbaar vervoer staat hoog op het verlanglijstje.

Woningvoorkeur

De woningvoorkeur van de groep Goed Stadsleven is erg breed. In sommige gevallen hebben beiden een goede

baan en daardoor een zeer hoge leen capaciteit. Anderen zijn nog alleenstaand of in een eerste functie.

- Voorkeur voor een koopappartement. Huurprijs van € 400,- tot € 700,- per maand. Koopwoning van € 100.000,- tot € 500.000,-. Grote voorkeur voor bestaande bouw.
- Type: appartement.

Voorkeur nieuwbouw

Nieuwbouw spreekt de groep Goed Stadsleven niet aan. Als ze toch voor nieuwbouw kiezen, is dat omdat ze geen bestaande woning kunnen vinden die aan hun eisen vol- doet. Hun aversie tegen nieuwbouw heeft te maken met hun kijk op de grootschalige uitbouwprojecten rondom de grote steden. Toch is het een groep die de investeren in nieuwbouw (of bestaande bouw) in een opkomende wijk. Ook is deze groep terug te vinden in de betere klein- schalige nieuwbouwprojecten aan de rand van de stad. Veel kleine nieuwbouwprojecten in de buurt van een mooi dorpscentrum, strand of bos.

Goed Stadsleven



De subgroepen verschillen van elkaar in levensfase

D11 Digitale Appartements- eigenaren	D12 Binnenstedelijke Singles	D13 Particuliere Stadshuurlers
25 tot 40 jaar	25 tot 40 jaar	Jonger dan 35 jaar
Alleenstaand	Alleenstaand	Alleenstaand
Geen kinderen	Geen kinderen	Geen kinderen
Hoge opleiding	Hoge of universitaire opleiding	Hoge of universitaire opleiding
Fulltime baan	Parttime baan en/of (deeltijd) student	Student of fulltime baan
Modaal tot twee keer modaal	Banalen tot onderhalf keer modaal	Banalen modaal tot twee keer modaal
Koopwoning of particuliere huur (appartement)	Particuliere of sociale huurwoning (appartement)	Particuliere huurwoning (appartement)
< 90 m ²	< 90 m ²	< 90 m ²
1945 - 1969	Voor 1945	Voor 1945
Geen auto 1 wo-wo fiets en max 0,5 hobby fiets	Geen auto 1 stationsfiets / 0,5 wo-wo fiets	Geen auto 1 wo-wo fiets

D14 Karakteristieke Stads- bewoners	D15 Stedelijke Professionals
25 tot 35 jaar	30 tot 60 jaar
Alleenstaand	Samenwonend
Geen kinderen	Geen of één kind onder de 5 jaar
Universitaire opleiding	Hoge of universitaire opleiding
Student of fulltime baan	Fulltime baan
Anderhalf tot meer dan twee keer modaal	Twee keer modaal of meer
Particuliere huurwoning (rijpshuis of appartement)	Koopwoning of particuliere huurwoning (appartement)
< 90 m ² of > 135 m ²	< 90 m ²
1850 - 1918	1850 - 1918
Geen auto 2 hobby fiets 1 wo-wo fiets	Geen auto 2 wo-wo fiets 1 hobby fiets



Den Haag

Retouradres Postbus 12600, 2500 DJ Den Haag

Kondorwessels Vastgoed B.V.

de Cuserstraat 93
1081 CN Amsterdam

Datum

27 maart 2020

Onderwerp

procedure aanvraag om omgevingsvergunning Vuurtorenweg 35-37

Uw brief van

-

Ons kenmerk

202000197/7563748

Contactpersoon

[Redacted]

Telefoonnummer

[Redacted]

E-mailadres

[Redacted]

Aantal bijlagen

-

Geachte heer/mevrouw,

Op 6 januari 2020 ontvingen wij uw aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen van een woongebouw bevattende 69 woningen en een parkeerkelder ter plaatse van de te slopen bedrijfsruimte Vuurtorenweg 35-37. De stukken die wij hebben ontvangen zijn voldoende om uw aanvraag in behandeling te nemen.

Uw aanvraag bestaat uit de activiteiten Bouwen en Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening.

Vorbereidingsprocedure

Voor de reguliere voorbereidingsprocedure geldt een beslistermijn van 8 weken. Dit betekent dat er uiterlijk 14 april 2020 een beslissing genomen moet zijn op uw aanvraag. Wij kunnen besluiten deze beslistermijn te verlengen met 6 weken. In dat geval ontvangt u hierover bericht.

Wanneer wij na 14 april 2020 geen beslissing hebben genomen, is de vergunning automatisch afgegeven.

Volg uw aanvraag om een omgevingsvergunning online

U kunt op www.MijnDenHaag.nl de voortgang van uw aanvraag bekijken. Hier kunt u inloggen met DigiD of E-herkenning en kiezen voor Omgevingsvergunningen. U vindt hier de status van uw aanvraag en de bijbehorende documenten.

Gemeente Den Haag

Spui 70
Den Haag

Volg uw aanvraag op www.mijndenhaag.nl

Postbus 12600

2500 DJ Den Haag

www.denhaag.nl

Gemeente Den Haag

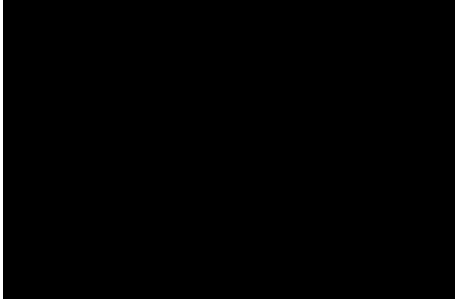
Ons kenmerk

202000197/7563748

Burgemeester en wethouders van Den Haag,

namens dezen:

Teammanager vergunningen, afdeling Vergunningen & Toezicht



E-mail via mailclient verstuurd door [REDACTED]

Van: [REDACTED]

Naar: [REDACTED]

Cc:

Verstuurd: Vrijdag 27 maart 2020 15:17

Onderwerp: ODW202000197 Vuurtorenweg

Bijlage(n): Rapporten

"4867193_1581695896554_20201202_Mobiliteit_Vuurtorenweg.pdf"
(34657984), ODW8328358400475725909.pdf

Goedemiddag collega's,

Svp advies gelijkwaardigheid buitenberging/gemeenschappelijke
fietsenstalling. (zie bijlage vanaf pagina 18)

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Projectinspecteur, afdeling Vergunningen & Toezicht

[REDACTED]
Werkdagen: maandag tot en met vrijdag

Aanvullingen op uw aanvraag om een omgevingsvergunning en nieuwe
aanvragen kunt u indienen via het Omgevingsloket Online (OLO).
U kunt de status van uw aanvraag om een omgevingsvergunning en de
bijbehorende documenten inzien op mijn.denhaag.nl

[REDACTED]
De disclaimer van toepassing op e-mail van de gemeente Den Haag vindt
u op: <http://www.denhaag.nl/disclaimer>

Vul hier uw advies in zoals dit later in het verzameladvies van de toetser wordt opgenomen.

(deze toelichting wordt niet opgenomen in het verzameladvies)

Wabo advisering Stedenbouw team Kust

Initiatief: Vuurtorenweg 35-37
dossiernummer: 202000197
Behandelaar: [REDACTED]
Datum Behandeling: 02-04-2020

Aanvraag

Het bouwen van een woongebouw bevattende 69 woningen en een parkeerkelder ter plaatse van de te slopen bedrijfsruimte Vuurtorenweg 35-37.

Advies

Akkoord

Strijdigheid

Er is eerder een vergunning verleend (201620505) voor de activiteit 'Hismro' voor een woongebouw bevattende 70 woningen en 83 parkeerplaatsen. De nu aangevraagde 69 woningen passen binnen deze verleende afwijking. Voor wat betreft de massa wijkt de plattegrond van de 5e verdieping en de hoogte van de 5e verdiepingvloer iets ten opzichte van de eerdere vergunning af. Ook omvat de aanvraag nu zonnepanelen op het dak. Het hoogste punt van deze panelen komt iets boven de dakrand uit (9 mm). Hiervoor is een kruimelregeling benodigd als afwijkingsprocedure.

Overweging

In grove lijnen blijft het voorstel gelijkwaardig binnen de 'envelop' van de eerdere vergunning. De grootste afwijking ten opzichte is in de massa aanwezig in de bovenste laag. Hier beschikt het nieuwe voorstel over een iets eenvoudiger en krachtiger gebouwvorm, met minder verspringingen (fragmentatie). Qua massa is het gebouw daarom zeker te beschouwen als een vooruitgang. Ook bevinden zich op bovenste laag nu dakterrassen rondom het gebouw, waardoor het gebouw op deze verdieping een meer alzijdig karakter krijgt.

De zonnepanelen zullen, conform de tekeningen, in geringe mate boven de dakrand uitsteken. Dit is echter een acceptabele en verwaarloosbare afmeting, welke zich (vrijwel) volledig uit het zicht van de openbare ruimte zal bevinden.

Tot slot waarderen we de ontwerpkeuze om de begane grond aan de Vuurtorenweg te voorzien van actief programma / werkplekken. Dit vormt, ten opzichte van de eerdere voorgestelde bergingen, een aanzienlijke verbetering voor de beleving op het maaiveld.

Vul hier uw advies in zoals dit later in het verzameladvies van de toetser wordt opgenomen.

(deze toelichting wordt niet opgenomen in het verzameladvies)

Bouwen: Adviesmodule interne adviseur Bouwconstructie (BC) (AM24)

Akkoord

De bij de aanvraag omgevingsvergunning ingediende constructieve tekeningen, berekeningen en/of rapporten geven voldoende informatie over de hoofdlijn van de constructie dan wel het constructieprincipe. Op basis hiervan kan de vergunning voor de bouwactiviteit worden verleend. De gegevens en bescheiden betreffende de uitwerking van de constructies moeten minimaal drie weken voor uitvoering worden ingediend, zie de voorschriften en bepalingen.

Het betreft de volgende documenten:

nummer/titel	opgesteld door	datum
Constructief ontwerp	Ingenieursbureau Van Nunen	29-03-2020

Voorschriften op basis van de Regeling omgevingsrecht (Mor)

Artikel 2.1, 2.2 en 2.7 Nader in te dienen constructieve gegevens

De bij de aanvraag ingediende constructieve gegevens geven voldoende informatie over de hoofdlijn van de constructie.

De hierna genoemde gegevens van de constructie en de bouwveiligheid moeten minimaal drie weken voor uitvoering worden ingediend. Deze kunt u per e-mail sturen naar de Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Afdeling Vergunningen en Toezicht, Team Bouwconstructies en Bouwfysica, e-mailadres oloaanvraag@denhaag.nl. Indien de aanvraag via het omgevingsloket is ingediend kunt u de gegevens ook uploaden via www.omgevingsloket.nl. Vermeld in alle gevallen ons dossiernummer.

- De volgende constructieve gegevens:

- de tekeningen en berekeningen;
- het funderingsplan en de uitvoeringswijze;
- de berekening van de brandwerendheid van de constructie;

noot: Het toepassen van brandwerende verf wordt alleen binnen het gebouw toegestaan. Hierbij moeten in verband met de vereiste duurzaamheid gedurende de referentieperiode de volgende gegevens worden ingediend:

- *productspecificatie;*
- *testrapporten en -resultaten van een deskundig instituut;*
- *laagdikte berekeningen;*
- *applicatiedocument voor de brandwerende verf, inclusief primer en toplaag met omschrijving van de wijze van aanbrengen, de omstandigheden waaronder dit dient te gebeuren, de wijze van controle en de namen van de leverancier, het schildersbedrijf en de controlerende instantie;*
- *inspectie- en onderhoudscontract voor de vereiste referentieperiode;*
- *rapport waaruit blijkt dat de duurzaamheid van de brandwerende verf voldoet gedurende de referentieperiode.*

noot: Bij kanaalplaatvloeren met druklagen moeten maatregelen worden getroffen ten behoeve van de brandwerendheid volgens de adviezen in de brief van BFBN van november 2015.

- een controleberekening van opdrijven bij de hoogste grondwaterstand;
- een controleberekening van de keldermuur met horizontale grond- en waterbelasting voor alle bouwfasen;

Vul hier uw advies in zoals dit later in het verzameladvies van de toetser wordt opgenomen.

(deze toelichting wordt niet opgenomen in het verzameladvies)

- de gegevens van de hoogste en laagste grondwaterstand die gedurende de referentieperiode kan optreden;
noot: Voor de berekening van de constructie moet een grondwaterstandsverlaging worden aangehouden van 4 meter min maaiveld. De berekening moet worden uitgevoerd op basis van de fundamentele belastingcombinaties.
- de maatregelen voor het verkrijgen van voldoende constructieve weerstand bij buitengewone ontwerpsituaties met bekende of onbekende belastingen;
noot: Constructies moeten zijn ontworpen en berekend op de van toepassing zijnde bekende buitengewone ontwerpsituaties volgens NEN-EN 1991-1-7 met NB.
- de gegevens waaruit blijkt dat de constructie voldoet met betrekking tot ontploffingsdruk;
noot: In ruimtes met op gas gestookte toestellen moet rekening worden gehouden met een aardgasontploffing; hierbij moet worden voldaan aan de bepalingen volgens NEN-EN 1991-1-7 met NB. De omhullende bouwconstructie moet worden voorzien van een aan de buitenlucht grenzende ontlastopening en worden gecontroleerd op de maximaal optredende ontploffingsdruk.
- de berekeningen en tekeningen van glasconstructies;
noot: balustraden dienen weerstand te kunnen bieden aan de belastingen volgens de NEN-EN 1991-reeks met NB's. Hierbij moet worden voldaan aan de bepalingen volgens NEN 2608;
noot: Bij vloerafscheidingen ter plaatse van een hoogteverschil moet ook worden voldaan aan de bepalingen voor een horizontale stootbelasting volgens NEN-EN 1991-1-1/NB, Bijlage NB.B ; het bestand zijn tegen een stootbelasting kan worden aangetoond door middel van een glaskogelzak-slingerproef.
- de berekeningen en tekeningen van de constructies en bevestigingsmiddelen voor het opvangen van balkons, bordessen, gevelelementen en metselwerk;
noot: De staalconstructies en bevestigingsmiddelen die aan het buitenklimaat worden bloot gesteld moeten worden uitgevoerd in roestvast staal, kwaliteit 3.16. In afwijking hiervan kan onder bepaalde voorwaarden zoals een plaatstaaldikte van minimaal 8 mm, de aanwezigheid van een tweede draagweg en/of een afplaklaag, thermisch verzinkt staal met een Duplexsysteem worden toegepast, volgens NEN-EN-ISO 1461.
noot: Bij toepassing van aluminium (constructie)onderdelen moeten maatregelen worden genomen ter voorkoming van contactcorrosie.
- de berekeningen en tekeningen van de gevelbekleding met verankeringen en de detaillering van de bevestiging met de achterliggende constructie;
noot: Bevestigingsmiddelen moeten worden uitgevoerd in roestvast staal.
noot: Voor beplating geldt dat er een mechanische bevestiging (anders dan verlijming) als tweede draagweg aanwezig moet zijn.
noot: Bij toepassing van composiet materialen moeten worden ingediend:
 - specificaties van materialen en bevestigingen;
 - certificaten en/of testrapporten van de materiaaleigenschappen en de duurzaamheid.*noot: Bij toepassing van lijmverbindingen moeten worden ingediend:*
 - certificaten en rapporten van verouderingstesten waarin de duurzaamheid van de lijmverbinding wordt aangetoond.
- de gegevens van buitenlandse bouwproducten;

Vul hier uw advies in zoals dit later in het verzameladvies van de toetser wordt opgenomen.

(deze toelichting wordt niet opgenomen in het verzameladvies)

noot: Voor het toepassen van buitenlandse bouwproducten moeten Europees erkende kwaliteitsverklaringen worden ingediend van een door de overheid erkend instituut; de technische beschrijvingen, specificaties en berekeningen moeten zijn opgesteld in de Nederlandse taal; de berekeningen moeten zijn opgesteld volgens de in het Bouwbesluit aangewezen normen.

- Een veiligheidsplan dat minimaal moet bevatten:
 - een constructievoorstel en uitvoeringsplan voor de bouwput;
 - een bemalingsrapport met de invloed van het bemalen op de grondwaterstand in de omgeving;
 - een inventarisatie van de funderingen in de omgeving;
 - een grondmechanische berekening van de zettingen en zettingsverschillen van de belendingen;
 - een rapport over de trillingsinvloed op de belendingen;
 - een rapport over het geluidsniveau bij belendingen;
 - een uitvoeringsplan voor de bouwmethodiek;
 - een stempelplan voor horizontale steun van de keldermuur in ontgraven toestand;
 - een voorstel voor controlemaatregelen van de bouwput:
 - het aanbrengen van hoogtebouten;
 - een voorstel voor het meten van trillingen en geluidsniveaus;
 - een monitoringsplan voor alle metingen met interpretatie van de meetresultaten;
 - een protocol voor maatregelen bij overschrijding van de signalerings- en grenswaarden.

De aanvrager moet de samenhang tussen de ingediende gegevens waarborgen.

Deze gegevens dienen te zijn goedgekeurd voordat met de uitvoering wordt begonnen.

Ruimte voor eventuele toelichting op het advies.

Dossier: 202000197

Vuurtorenweg 35

Adviseur: [REDACTED]

Datum: 2-4-2020

Betreft de nieuwbouw van een woongebouw met kelder. Steenstrips zijn na overleg komen te vervallen.

E-mail via mailclient verstuurd door [REDACTED]

Van: [REDACTED]

Naar: [REDACTED]

Cc: [REDACTED]

Verstuurd: Vrijdag 03 april 2020 15:11

Onderwerp: ODW202000197 Vuurtorenweg

Bijlage(n): Procedurebrief WABO aanvraag "7563748.out" (34743787),
ODW4434436789439409430.pdf

Geachte mijnheer, mevrouw,

Bijgaand ontvangt u correspondentie m.b.t. uw aanvraag om
omgevingsvergunning.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Projectinspecteur, afdeling Vergunningen en Toezicht

Aanvullingen op uw aanvraag om een omgevingsvergunning en nieuwe
aanvragen kunt u indienen via het Omgevingsloket Online (OLO).
U kunt de status van uw aanvraag om een omgevingsvergunning en de
bijbehorende documenten inzien op mijn.denhaag.nl

De disclaimer van toepassing op e-mail van de gemeente Den Haag vindt
u op: <http://www.denhaag.nl/disclaimer>