



Van Diemenstraat 196
2518 VH Den Haag
Telefoon 070 365 52 88
www.voorall.nl
info@voorall.nl
IBAN NL54 INGB 0005 1327 73
KvK 27292493

Gemeenteraad
Postbus 19157
2500 CD Den Haag

Datum: 2 februari 2026
Betreft: Zienswijze TAM-Omgevingsplan Laakhaven Centraal
Kenmerk: U2026.001

Geachte voorzitter, leden van de gemeenteraad,

Voorall, de belangenorganisatie voor HageNaars met een beperking, heeft met belangstelling kennisgenomen van het TAM-omgevingsplan Laakhaven Centraal. De herontwikkeling omvat onder meer woningbouw, kantoren, commerciële en maatschappelijke voorzieningen en een herinrichting van de openbare ruimte, waaronder een park. In het gebied worden 5.536 tot 6.086 woningen mogelijk gemaakt.

Voorall constateert dat mensen met een beperking nog steeds niet vanzelfsprekend worden meegenomen in gebiedsontwikkeling en mobiliteitsbeleid. Toegankelijkheid moet niet afhankelijk zijn van individuele aanpassingen, maar vanaf de ontwerptafel structureel onderdeel zijn van het planproces. Daarom vraagt Voorall expliciete aandacht voor toegankelijkheid en inclusiviteit in de uitwerking van het TAM-omgevingsplan Laakhaven Centraal. Hieronder lichten wij onze aandachtspunten toe:

Zorgwoningen

'Er wordt ingezet op 230 zorgwoningen/geclusterd wonen voor inwoners met een zorgindicatie. Het gaat om o-tredewoningen, geclusterd en zorggeschikt wonen'.

Voorall adviseert met klem om bij het ontwerp van deze woningen een architect te betrekken die gespecialiseerd is in toegankelijkheid. De ervaring leert dat het bouwbesluit hiervoor onvoldoende waarborgen biedt. De Voorall-architect is bij uitstek geschikt om in een vroegtijdig stadium van het ontwerpproces te adviseren over het realiseren van toegankelijke woningen, zodat kostbare en ingrijpende aanpassingen achteraf kunnen worden voorkomen.

Daarnaast pleiten wij ervoor om een deel van de woningen te realiseren volgens het principe van Aanpasbaar Bouwen. Dit principe waarborgt dat de belangrijkste functies van de woning voor iedere bewoner, met of zonder beperking, bruikbaar zijn zonder ingrijpende aanpassingen. Deze woningen blijven geschikt, ook wanneer bewoners afhankelijk worden van een hulpmiddel. Bovendien levert dit op termijn een kostenbesparing op voor Wmo-woningaanpassingen.

In het kort:

- Neem in het TAM-Omgevingsplan Laakhaven Centraal op dat de architect van Voorall, gespecialiseerd in toegankelijkheid, in een vroeg stadium wordt betrokken bij het ontwerp van de zorgwoningen.
- Neem in het TAM-Omgevingsplan Laakhaven Centraal op dat een deel van de woningen wordt gerealiseerd volgens het principe van Aanpasbaar Bouwen.

Fietsparkeren

'Fietsenstallingen worden in pandig gesitueerd, op maaiveld of op de verdieping. Alleen bij functies waar bezoekers maar kort verblijven worden kleinschalige voorzieningen in de openbare ruimte getroffen'.

Wanneer fietsparkeervoorzieningen in pandig worden gerealiseerd, is het essentieel dat deze ook toegankelijk zijn voor mensen met een driewielers, aangepaste fiets of scootmobiel. Ook gebruikers van zwaardere e-bikes moeten deze stallingen zonder noemenswaardige krachtinspanning kunnen bereiken. Bij ondergrondse fietsparkeervoorzieningen zijn daarom oplaadpunten, automatische deuren en een publiek toegankelijke lift noodzakelijk, geschikt voor grote en elektrische fietsen en scootmobielen. Daarnaast moeten fietsers met een loopbeperking hun fiets dicht bij de bestemming kunnen parkeren, ook bij langer verblijf.

In het kort:

- Neem in het TAM-omgevingsplan Laakhaven Centraal op dat alle fietsparkeervoorzieningen bruikbaar zijn voor scootmobielen en aangepaste fietsen en zonder krachtinspanning toegankelijk zijn, waarbij in pandige voorzieningen zijn uitgerust met oplaadpunten, automatische deuren en een lift.
- Regel dat fietsers met een loopbeperking hun fiets dichtbij de bestemming kunnen parkeren.

Parkeren voor automobilisten

'Autoverkeer wordt in Laakhaven Centraal niet door het gebied, maar er omheen geleid. In de binnengebieden is geen plek voor doorgaand autoverkeer. Alleen bestemmingsverkeer (en logistiek verkeer) wordt zeer beperkt toegelaten. Parkeren vindt uitsluitend in pandig plaats en niet in de openbare ruimte. De bereikbaarheid wordt gewaarborgd met een beperkt aantal centrale collectieve parkeervoorziening(en). Parkeren voor doelgroepen zoals minder validen wordt zo dicht als mogelijk in de ontwikkelingen opgelost en zoveel mogelijk in de mobiliteitshub'.

Een deel van de automobilisten met een beperking is niet in staat meer dan 50 meter te lopen en beschikt daarom over een gehandicaptenparkeerkaart op kenteken (GPK). Voor hen is de auto essentieel om volwaardig te kunnen participeren. Automobilisten met een aangepaste auto kunnen bovendien geen gebruikmaken van deelauto's. Wanneer parkeren uitsluitend in mobiliteitshubs plaatsvindt, zal de afstand tot woningen, voorzieningen en bedrijven in veel

gevallen groter zijn dan 50 meter. Om uitsluiting van mensen met mensen met een beperkte loopafstand te voorkomen, is het noodzakelijk om bij iedere toegang ruimte te creëren voor goed bereikbare gehandicaptenparkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers, hetzij in een toegankelijke parkeergarage, hetzij in de openbare ruimte.

Daarnaast is het van belang dat zorgverleners, zoals huisartsen en wijkverpleegkundigen, bij huisbezoeken dicht bij de woning kunnen parkeren. Gezien het tekort aan zorgverleners en de vergrijzing is dit in ieders belang.

'Zowel openbare- als private parkeergelegenheden, voor het parkeren van personenauto's moeten voldoen aan NEN-norm 2443. Dit geldt tevens voor parkeerplaatsen ten behoeve van mindervaliden'.

In de vereiste richtlijn voor ontwerpen van parkeervoorzieningen, de NEN-norm 2443, staat het volgende:

5.2.4.3 Stijgpunten

Voor het overbruggen van hoogteverschillen geldt het Bouwbesluit. De breedte van trappen moet minimaal voldoen aan het Bouwbesluit. In afwijking daarvan moet de breedte in een openbare parkeergarage minimaal 1,20 m zijn, gemeten tussen de leuningen. In parkeergarages van het type 'openbaar intensief' geldt voor trappen een breedte van 1,50 m gemeten tussen de leuningen.

5.2.4.4 Gehandicaptenparkeerplaats

In een openbare parkeervoorziening moet altijd minimaal één parkeerplaats zijn uitgevoerd als gehandicaptenparkeerplaats. Deze plaats moet voldoen aan de normbreedte van 3,50 m. Indien binnen een afstand van 200 m van de voetgangerstoegang van een openbare parkeergarage geen gehandicaptenparkeerplaatsen op de openbare weg aanwezig zijn, moet 1 % van de parkeerplaatsen in de parkeervoorziening worden ingericht voor invaliden. Hiervoor geldt de volgende eis uit NEN 1814. Parkeervakken voor invaliden moeten binnen 50 m liggen van: — de belangrijkste in- en uitgang van de parkeervoorziening die geschikt zijn voor invaliden; — de lift in parkeergarages.

Bijlage C.6 Liften

C.6.1 Parkeergarages moeten over ten minste één lift beschikken in de gevallen dat er twee of meer boven of onder elkaar liggende parkeervlagen zijn gesitueerd op een ander niveau dan waar de voetgangersuitgangen zich bevinden.

C.6.4 De gebruiksvriendelijkheid van liften wordt vergroot indien deze uitkomen op brede, goed verlichte overlopen zonder obstakels, die groot genoeg zijn voor de opvang van de behoefte van het liftgebruik. Het advies luidt om in het liftportaal brede deuren toe te passen die direct toegang verlenen tot de parkeervloer, waarbij lage trapjes of gangen zoveel mogelijk worden vermeden'.

Voorall stelt vast dat deze vereiste richtlijn voor het ontwerpen van parkeervoorzieningen, de NEN-norm 2443, onvoldoende waarborgen biedt voor gebruikers met een beperking. Zo ontbreken eisen voor veilige trappen in de parkeergarage, waaronder contrastmarkering en correct vormgegeven leuningen, die essentieel zijn voor ouderen en mensen met verminderd zicht. Deze eisen dienen te worden opgenomen in het TAM-omgevingsplan.

Verder hanteren het CROW, de toegankelijkheidsrichtlijnen van PBT-consult en de

NEN-norm Toegankelijke Gebouwen (NEN 9120) een percentage van minimaal 2% gehandicaptenparkeerplaatsen, terwijl NEN 2443 uitgaat van 1%. Voorall acht een minimum van 2% noodzakelijk. Ook moet rekening worden gehouden met de totale loopafstand vanaf parkeerplaats tot bestemming, die anders te groot kan worden.

Daarnaast zien we dat niet alle bouwlagen van de parkeergarage ontsloten dienen te worden door een lift. Dat maakt feitelijk de helft van de parkeerlagen ontoegankelijk voor mensen met een rolstoel of loopbeperking, die afhankelijk zijn van een lift. Opnemen van een lift die *alle* verdiepingen van de parkeergarage kan bereiken is daarom noodzakelijk. In de NEN-norm voor parkeervoorzieningen lezen we bovendien dat *geadviseerd* wordt lage trapjes in liftportalen te vermijden. Blijkbaar is dit geen eis, waarmee de aanwezigheid van een lift dus geen waarborg is voor een toegankelijke route.

In het kort:

- Neem in het TAM-omgevingsplan Laakhaven Centraal op dat bij iedere toegang ruimte wordt gecreëerd voor bereikbare gehandicaptenparkeerplaatsen voor inwoners en bezoekers, met een maximale afstand van 50 meter tot de bestemming.
- Neem in het TAM-omgevingsplan op dat wordt voorzien in parkeermogelijkheden nabij de woningtoegang voor huisartsen en andere zorgverleners.
- Stel in het TAM-omgevingsplan Laakhaven Centraal aanvullende eisen aan parkeergarages: trappen volgens richtlijnen PBT-consult of NEN-norm 9120; minimaal 2% gehandicaptenparkeerplaatsen; een lift naar alle verdiepingen; een toegankelijke route voor rolstoelgebruikers om bij alle verdiepingen te komen; een minimale doorrijhoogte van 2,2 meter (belangrijk voor rolstoelbussen voor automobilisten waar een liftje de rolstoel in de bus brengt) en elektrisch bedienbare deuren.

Logistiek

Om hinder voor voetgangers te voorkomen, is het noodzakelijk om aparte routes aan te leggen voor laden en lossen en voor pakket- en maaltijdbezorging.

Daarnaast is, gezien de hoge bebouwingsdichtheid en het aantal verhuizingen, ruimte nabij woningtoegangen nodig voor verhuishagens, zodat looproutes niet worden geblokkeerd.

In het kort:

- Neem in het TAM-omgevingsplan Laakhaven Centraal op dat er routes worden aangelegd ten behoeve van laden en lossen en voor pakket- en maaltijdbezorging en dat nabij woningtoegangen ruimte beschikbaar is voor verhuishagens.

Voetgangers

'In het plangebied is voorzien dat voetgangers en fietsers de straten delen. Door de lagere snelheden ten opzichte van de autonome situatie is dit positief voor

langzaam verkeer. Hierdoor neemt de kans op (zwaarder) letsel af bij ongevallen. Wel vragen de gedeelde straten om extra aandacht voor verkeersveiligheid, vooral voor conflicten tussen voetgangers en fietsers. Dit verdient extra aandacht door de algemene trend in toename van e-bikes, fatbikes en transport-e-bikes en de daarbij horende hogere snelheden en massa ten opzichte van normale fietsen. Door de flinke toename van het aantal fietsers wordt dit als een aandachtspunt gezien dat nadere uitwerking verdient'.

Voorall is geen voorstander van het delen van voetgangers- en fietsersstromen. Mensen met een visuele beperking voelen zich onveilig wanneer zij de ruimte moeten delen met fietsers en zullen deze gebieden mijden. Ook voor kinderen en ouderen die over het algemeen een lagere reactiesnelheid hebben, levert dit gevaarlijke situaties op. Door de toename van e-bikes, fatbikes en transportfietsen neemt bovendien het risico op ongevallen toe. Voorall pleit daarom voor een duidelijke scheiding tussen voetgangers- en fietsroutes.

In het kort:

- Wijzig het TAM-omgevingsplan door op te nemen dat voetgangers- en fietsersstromen van elkaar gescheiden worden.

Bruggen

'In de plansituatie is een voetgangersbrug voorzien over de Laakhaven naar de Neherkade en de achterliggende buurt. Dit verbetert de verbindingen van het Laakkwartier met de omgeving voor de voetganger aanzienlijk. De geplande voetgangersbrug over de Laakhaven is niet bedoeld voor fietsers.'

Hoewel de geplande voetgangersbrug niet bedoeld is voor fietsers, dient deze wel toegankelijk te zijn voor voetgangers met een rollator of kinderwagen. Hoogteverschillen dienen te worden overbrugd met toegankelijke hellingen die voldoen aan het Handboek Openbare Ruimte, met een maximaal hellingspercentage van 4% of 5% met tussenbordessen.

In het kort:

- Neem in het TAM-omgevingsplan Laakhaven Centraal op dat voetgangersbruggen toegankelijk zijn voor voetgangers met een rollator of kinderwagen en voldoen aan het Handboek Openbare Ruimte met een maximaal hellingspercentage van 4% of 5% met tussenbordessen.

Openbaar vervoer

'In de plansituatie is geen verandering te zien in de lijnvoering of het aantal OV-haltes.

In het TAM-plan voor Laakhaven Centraal worden 5.536 tot 6.086 woningen mogelijk gemaakt. Het uitgangspunt voor bedrijfsruimte (BOG) is het terugbrengen van minimaal 21.000 tot 30.000 m² BVO in Laakhaven Hollands Spoor, waarvan 21.000 tot 28.000 m² BVO in Laakhaven Centraal. Tot slot is Laakhavens door de nabijheid van praktijkgericht onderwijs (HHS en ROC Mondriaan) een aantrekkelijke locatie voor kleinschalige bedrijven in de verschillende clusters'.

Gezien de forse toename van het aantal bewoners, bezoekers en arbeidsplaatsen is het onvermijdelijk dat de druk op het openbaar vervoer toeneemt.

Ongewijzigde lijnvoering en haltecapaciteit zullen leiden tot overvolle haltes. Een drukke halte is lastig voor mensen met een beperking, zij moeten manoeuvreren door de vele andere reizigers heen om op de goede plek terecht te komen zodat zij snel genoeg op de juiste plaats in het voertuig kunnen stappen. Een toegankelijke (en dus niet overvolle) halte is een belangrijk speerpunt voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Voorall pleit daarom voor haltes die berekend zijn op het te verwachten aantal reizigers, door verbreding, verlenging of een hogere frequentie.

In het kort:

- Neem in het TAM-omgevingsplan op dat OV-haltes worden aangepast aan het verwachte reizigersaantal.

Bereikbaarheid Binckhorst

'Er komt geen zwembad in Laakhavens. De behoefte van Laakhavens wordt opgevangen in de Binckhorst. In Laakhavens is geen voortgezet onderwijs geprogrammeerd. De behoefte voor Laakhavens wordt onder meer opgevangen in de Binckhorst'.

Nu belangrijke voorzieningen voor Laakhaven in de Binckhorst worden gerealiseerd, is een goede bereikbaarheid essentieel. De enige rechtstreekse OV-verbinding is bus 26. Naast de bestaande OV-verbinding zijn veilige en toegankelijke voetgangers- en fietsroutes noodzakelijk om de Binckhorst te ontsluiten vanuit Laakhavens.

In het kort:

- Neem in het TAM-omgevingsplan Laakhavens op dat de Binckhorst vanuit Laakhaven door meerdere voetgangers- en fietsroutes bereikbaar is en dat de frequentie van buslijn 26 is aangepast aan het verwachte reizigersaantal.

Met deze zienswijze beoogt Voorall bij te dragen aan een inclusieve en toegankelijke ontwikkeling van Laakhaven Centraal. Een toegankelijke stad begint met een Omgevingsplan waarin inclusie en toegankelijkheid de norm zijn. Uiteraard zijn wij bereid deze zienswijze nader toe te lichten.

Wij zien uw inhoudelijke reactie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,


Wim Carabain, directeur Voorall.