

Uitspraken

ZAAKNUMMER	200909832/1/R1
DATUM VAN UITSpraak	woensdag 28 november 2012
TEGEN	de raad van de gemeente Den Haag
PROCEDURESOORT	Eerste aanleg - meervoudig
RECHTSGBIED	Ruimtelijke-ordeningskamer - Bestemmingsplannen Zuid-Holland 

200909832/1/R1.
Datum uitspraak: 28 november 2012

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. [appellant sub 1], wonend te [woonplaats],
2. [appellante sub 2], gevestigd te Den Haag,
3. de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid Dyckerhoff Basal Nederland B.V. en Betoncentrale Fabriton B.V., gevestigd te Nieuwegein onderscheidenlijk Den Haag,
4. de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid Immorand B.V. en Ballast Nedam Ontwikkelingsmaatschappij B.V., gevestigd te Den Haag onderscheidenlijk Amsterdam,
5. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Exploitiemaatschappij Hoeksche Waard B.V., gevestigd te Strijen,
6. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Transportbedrijf van Vliet B.V., gevestigd te Honselersdijk, gemeente Westland,
7. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid BAM Wegen B.V., gevestigd te Utrecht,
8. [appellante sub 8], gevestigd te Den Haag, waarvan de vennoten zijn [vennoot A] en [vennoot B],
9. [appellant sub 9], wonend te [woonplaats],
10. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Ranko B.V., gevestigd te Den Haag,
11. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Metterwoon Vastgoed B.V., gevestigd te Den Haag,
12. [appellante sub 12], gevestigd te Den Haag onderscheidenlijk [plaats],
13. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Betonmortelbedrijven Cementbouw B.V., gevestigd te Cruquius, gemeente Haarlemmermeer,
14. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Maison Kelder B.V. en [appellant sub 14A], gevestigd onderscheidenlijk wonend te Den Haag,
15. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid MultiRent B.V., gevestigd te Alphen aan den Rijn, en andere,
16. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Het Koene Huis B.V., gevestigd te Den Haag, en andere,
17. [appellante sub 17], gevestigd te Den Haag,
18. [appellante sub 18], gevestigd te [plaats], en andere,
19. de vereniging Vereniging van Autobedrijven Binckhorst, gevestigd te Den Haag,
20. [appellante sub 20A] en [appellante sub 20B], beide gevestigd te Den Haag,
21. de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid Bricorama B.V. en Immo Vastgoed Holland B.V., beide gevestigd te Breda,
22. [appellante sub 22], gevestigd te Breukelen, waarvan de vennoten zijn [vennoot A] en [vennoot B],
23. de vereniging Bedrijvenvereniging Binckhorst, Laakhaven en Fruitweg, gevestigd te Den Haag,
24. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid McDonalds Nederland B.V., gevestigd te Amsterdam,
25. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Mastermate VBT Groep B.V., gevestigd te Den Haag,
26. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Autodemontagebedrijf Binckhorst B.V., gevestigd te Den Haag,
27. [appellant sub 27A] en [appellante sub 27B], gevestigd te Den Haag onderscheidenlijk Voorburg, gemeente Leidschendam-Voorburg,
28. de commanditaire vennootschap Maanweg C.V., gevestigd te Gouda,
29. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Uni-Invest B.V., gevestigd te Amsterdam,
30. [appellante sub 30], gevestigd te Den Haag, en anderen,
31. [appellante sub 31A] en [appellante sub 31B], gevestigd te Den Haag,
32. de vereniging Roeivereniging De Laak, gevestigd te Den Haag,
33. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid PGK Vastgoed B.V., gevestigd te Den Haag, en anderen,
34. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Ando Beheer B.V., gevestigd te Den Haag,
35. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Autobedrijf de Residentie B.V., gevestigd te Den Haag,
36. [appellant sub 36A] en [appellant sub 36B], beiden wonend te Den Haag, (hierna tezamen en in enkelvoud:

[appellant sub 36]),

37. [appellant sub 37A], h.o.d.n. [bedrijf], en [appellant sub 37B] (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub 37]),

38. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid NS Reizigers B.V., gevestigd te Utrecht, en andere,

39. [appellante sub 39], gevestigd te Den Haag,

40. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Zonweg Onroerende Zaken Exploitatiemaatschappij B.V., gevestigd te Den Haag,

41. [appellant sub 41] en anderen, allen wonend te Den Haag, appellanten,

en

de raad van de gemeente Den Haag, verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 1 oktober 2009, nummer 114, heeft de raad het bestemmingsplan "Binckhorst (Nieuw Binckhorst Zuid)" en het exploitatieplan "Binckhorst (Nieuw Binckhorst Zuid)" vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben appellanten onder 1 tot en met 41 beroep ingesteld.

De raad heeft een brief van 28 april 2010 met drie bijlagen omtrent de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aan de Afdeling toegezonden. Daarbij heeft de raad medegedeeld dat uitsluitend de Afdeling kennis zal mogen nemen van deze stukken. De Afdeling heeft op 8 september 2010 in een andere samenstelling beslist dat de verzochte beperking van de kennisneming deels gerechtvaardigd is en de andere partijen gevraagd om toestemming, als bedoeld in artikel 8:29, vijfde lid, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb). Deze toestemming is niet door alle partijen verleend waardoor de Afdeling geen kennis heeft genomen van de vertrouwelijk overgelegde passages.

De raad heeft voorts een brief van 30 september 2010 met drie bijlagen omtrent het exploitatieplan aan de Afdeling toegezonden. Daarbij heeft de raad medegedeeld dat uitsluitend de Afdeling kennis zal mogen nemen van deze stukken. De Afdeling heeft in een andere samenstelling beslist dat de verzochte beperking van de kennisneming deels gerechtvaardigd is en dit bij brief van 1 december 2010 aan de raad medegedeeld. De raad heeft vervolgens aan de Afdeling verzocht deze stukken in het geheel niet aan het dossier toe te voegen en aan hem terug te sturen.

De raad heeft bij brieven van 28 april 2010, 12 mei 2010, 2 juni 2010, 3 december 2010 en 17 december 2010 verweerschriften ingediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft desverzocht een deskundigenbericht uitgebracht.

De raad, [appellante sub 22], [appellant sub 9], Metterwoon Vastgoed, Ranko en [appellante sub 12] en De Raad Bouwontwikkeling hebben hun zienswijzen daarop naar voren gebracht.

De raad, Dyckerhoff Basal en Betoncentrale Fabriton, [appellant sub 9], Metterwoon Vastgoed, Ranko, [appellante sub 12] en De Raad Bouwontwikkeling, Ballast Nedam, Exploitatiemaatschappij Hoeksche Waard, Transportbedrijf van Vliet, [appellante sub 22] en Uni-Invest hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 23 mei 2011, waar Betonmortelbedrijven Cementbouw, vertegenwoordigd door mr. A.H. Gaastra, advocaat te Schiphol, en R.H. van Berkel, Uni-Invest, vertegenwoordigd door mr. E.M. van Bommel, advocaat te Amsterdam, Dyckerhoff Basal en Betoncentrale Fabriton, vertegenwoordigd door mr. C.J. Schipperus, advocaat te Wijchen, Exploitatiemaatschappij Hoeksche Waard en Transportbedrijf van Vliet, beide vertegenwoordigd door mr. E.M.N. Noordover, advocaat te Amsterdam, [appellanten sub 20], vertegenwoordigd door mr. C.M.E. Verhaegh, advocaat te Den Haag, Bricorama en Immo Vastgoed, vertegenwoordigd door mr. R.C. van Wamel, advocaat te Dordrecht, McDonalds, vertegenwoordigd door mr. J.C. Ellerman, advocaat te Amsterdam, [appellante sub 22], vertegenwoordigd door mr. E.A.W. Driest-Schellaars, advocaat te Amsterdam, [appellant sub 9], Metterwoon Vastgoed, Ranko en [appellante sub 12] en De Raad Bouwontwikkeling, alle vier vertegenwoordigd door mr. R.M. Köhne en mr. I.R. Köhne, beiden advocaat te Voorburg, en de raad, vertegenwoordigd door mr. E.C.M. Schippers en mr. D.S.P. Roelands-Fransen, beiden advocaat te Den Haag, zijn verschenen. Voorts zijn voor de raad verschenen D. van der Laan, M. Coolen, F. van Eck, F.A.G. van der Meijden en G. Geijssel.

De Afdeling heeft ter zitting van 23 mei 2011 het onderzoek niet gesloten, maar appellanten in de gelegenheid gesteld om te reageren op het door de raad tijdig ingebrachte akoestisch onderzoek, genaamd 'Reconstructie Binckhorstlaan (Rotterdamsebaan) en Verlengde Regulusweg' van mei 2011, opgesteld door DHV B.V. [appellant sub 9], Metterwoon Vastgoed, Ranko en [appellante sub 12] en De Raad Bouwontwikkeling hebben hierop bij brief van 10 juni 2011 gereageerd. Daartoe in de gelegenheid gesteld, heeft de raad bij brief van 30 juni 2011 gereageerd op deze brief. De Afdeling heeft bepaald dat voorshands een nadere zitting achterwege blijft.

Vervolgens heeft de Afdeling het onderzoek gesloten.

De Afdeling heeft de behandeling van het beroep van [belanghebbende] afgesplitst en voortgezet onder zaak nr. 200909832/12/R1.

Bij tussenuitspraak van 17 augustus 2011 in zaak nr. 200909832/1/T1/R1 heeft de Afdeling de raad opgedragen om binnen 14 weken na de verzending van de tussenuitspraak de daarin omschreven gebreken in het besluit van 1 oktober 2009 te herstellen. De tussenuitspraak is aangehecht.

Bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 8 november 2011, heeft de raad de Afdeling verzocht om deze termijn te verlengen. Bij beschikking van 24 november 2011 heeft de Afdeling de bij haar uitspraak van 17 augustus 2011 bepaalde termijn verlengd tot 6 december 2011.

Bij brief van 2 december 2011, bij de Raad van State ingekomen op dezelfde datum, heeft de raad te kennen gegeven het gebrek in het besluit van 1 oktober 2009 te hebben hersteld.

De in de tussenuitspraak in 2.3.6 genoemde appellanten zijn in de gelegenheid gesteld hun zienswijze over de wijze waarop het gebrek is hersteld naar voren te brengen. Van deze mogelijkheid hebben [appellant sub 9], Metterwoon Vastgoed, Ranko en [appellante sub 12] en De Raad Bouwontwikkeling gebruik gemaakt.

De Afdeling heeft de zaak opnieuw ter zitting behandeld op 17 september 2012, waar Betonmortelbedrijven Cementbouw, vertegenwoordigd door mr. M.H.W. Bodelier, advocaat te Schiphol, Roeivereniging De Laak, vertegenwoordigd door haar [voorzitter], [appellant sub 9], Metterwoon Vastgoed, Ranko en [appellante sub 12] en De Raad Bouwontwikkeling, alle vier vertegenwoordigd door mr. I.R. Köhne, advocaat te Voorburg, en de raad, vertegenwoordigd door mr. E.C.M. Schippers en mr. D.S.P. Roelands-Fransen, beiden advocaat te Den Haag, zijn verschenen. Voorts zijn voor de raad verschenen D. van der Laan en S.C. Mohr, beiden werkzaam bij de gemeente, en P.P.M.K. Janssen.

Overwegingen

Inleiding

1. De Binckhorst is een bedrijventerrein gelegen in de nabijheid van de rijkswegen A4, A12 en A13 en van de binnenstad van Den Haag. Het bestemmingsplan is voor een klein deel conserverend van aard, wat betreft de bestaande begraafplaats en een aantal kantorencomplexen, en voorziet daarnaast in een transformatie van het bedrijventerrein naar een gemengd woon- en werkgebied. Voorts voorziet het bestemmingsplan in de mogelijkheid om de bestaande Binckhorstlaan, gelegen parallel aan de A12, te ontwikkelen tot een deel van de Rotterdamsebaan (voorheen Trekvliettracé genoemd), een verbinding vanuit Rotterdam (A13), meer in het bijzonder knooppunt Ypen[appellant sub 36], naar het centrum van Den Haag. Voor de aanleg van de Rotterdamsebaan is het noodzakelijk dat de bestaande infrastructuur op de Binckhorst wordt gewijzigd. Derhalve voorziet het bestemmingsplan eveneens in de mogelijkheid om ter plaatse van de bestaande Regulusweg en Wegastraat de Verlengde Regulusweg aan te leggen.

Appellanten richten zich in beroep tegen de voorziene transformatie of de aanleg van de Rotterdamsebaan en Verlengde Regulusweg dan wel tegen beide ontwikkelingen. Het bestemmingsplan voorziet wat betreft deze ontwikkelingen in verschillende uit te werken bestemmingen.

2. In de tussenuitspraak heeft de Afdeling overwogen dat het bestemmingsplan in strijd met de artikelen 7.26a, tweede lid, en 7.30, eerste lid, van de Wet milieubeheer, zoals deze luiden ten tijde van het bestreden besluit, is vastgesteld, omdat wat betreft het milieueffectrapport "MER Verbetering bereikbaarheid Den Haag, Extra verbinding centrale zone - rijkswegennet" van mei 2007 (hierna: het MER Bereikbaarheid) niet aan het bepaalde in deze artikelen was voldaan.

De conclusie is dat hetgeen [appellant sub 9], Metterwoon Vastgoed, Ranko, [appellante sub 12] en De Raad Bouwontwikkeling en [appellant sub 37] hebben aangevoerd, aanleiding geeft voor het oordeel dat het bestemmingsplan in strijd met de artikelen 7.26a, tweede lid, en 7.30, eerste lid, van de Wet milieubeheer, zoals deze luiden ten tijde van het bestreden besluit, is vastgesteld. De beroepen van [appellant sub 9], Metterwoon Vastgoed, Ranko, [appellante sub 12] en De Raad Bouwontwikkeling en [appellant sub 37] zijn gegrond en het bestreden besluit, voor zover daarbij het bestemmingsplan is vastgesteld, dient te worden vernietigd.

2.1. De Afdeling heeft in de tussenuitspraak met betrekking tot het exploitatieplan als volgt overwogen. Tussen een bestemmingsplan en een gelijktijdig vastgesteld exploitatieplan bestaat een samenhang die onder meer is af te leiden uit de artikelen 6.12 en 8.3, derde lid, van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) en uit de functie van het exploitatieplan voor de verwezenlijking van het bestemmingsplan.

Gelet op deze samenhang tussen beide plannen overweegt de Afdeling dat het bestreden besluit, wat betreft de vaststelling van het exploitatieplan, zal worden vernietigd.

2.2. In het navolgende zal de Afdeling bezien of de brief van de raad van 2 december 2011 en de beoordeling van

de beroepen aanleiding geven de rechtsgevolgen van het bestreden besluit in stand te laten.

2.3. Bij de tussenuitspraak heeft de Afdeling de raad opgedragen om het bestemmingsplan met het MER Bereikbaarheid aan [appellant sub 9], Metterwoon Vastgoed, Ranko, [appellante sub 12] en De Raad Bouwontwikkeling en [appellant sub 37] ter beschikking te stellen. Binnen een termijn van zes weken kunnen [appellant sub 9], Metterwoon Vastgoed, Ranko, [appellante sub 12] en De Raad Bouwontwikkeling en [appellant sub 37] bij de raad een zienswijze indienen tegen het MER Bereikbaarheid. De raad dient op de tegen het MER Bereikbaarheid naar voren gebrachte zienswijzen alsnog gemotiveerd te reageren en de zienswijzen met het antwoord van de raad aan de Afdeling toe te sturen. De Afdeling zal [appellant sub 9], Metterwoon Vastgoed, Ranko, [appellante sub 12] en De Raad Bouwontwikkeling en [appellant sub 37] vervolgens in de gelegenheid stellen hierop te reageren.

Indien de raad naar aanleiding van de ingediende zienswijzen tegen het MER Bereikbaarheid reden ziet op het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen, dient het nieuwe besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend gemaakt te worden.

2.4. De raad heeft naar aanleiding van de tussenuitspraak het bestemmingsplan met het MER Bereikbaarheid aan de desbetreffende appellanten ter beschikking gesteld en op de daartegen door [appellant sub 9], Metterwoon Vastgoed, Ranko en [appellante sub 12] en De Raad Bouwontwikkeling ingediende zienswijzen gemotiveerd gereageerd. Vervolgens heeft de raad op 1 december 2011 de Nota van Antwoord Aanvullende inspraak op het MER Bereikbaarheid vastgesteld en daarbij besloten dat deze niet leidt tot een wijziging in het bestemmingsplan zoals dat nog geldt voor de aanleg van de Rotterdamsebaan en de daarbij behorende wijzigingen in de infrastructuur. De raad heeft het besluit van 1 oktober 2009 derhalve in stand gelaten met aanvulling van de motivering in de Nota van Antwoord Aanvullende inspraak op het MER Bereikbaarheid.

2.5. [appellant sub 9], Metterwoon Vastgoed, Ranko en [appellante sub 12] en De Raad Bouwontwikkeling hebben in hun zienswijzen van 20 december 2011 te kennen gegeven zich niet te kunnen verenigen met de weerlegging van hun zienswijzen tegen het MER Bereikbaarheid en het in stand laten van het besluit van 1 oktober 2009.

2.6. Met betrekking tot het betoog van [appellant sub 9], Metterwoon Vastgoed, Ranko en [appellante sub 12] en De Raad Bouwontwikkeling dat de raad ten onrechte twee MER-ren ten grondslag heeft gelegd aan het bestemmingsplan overweegt de Afdeling, onder verwijzing naar de tussenuitspraak van 17 augustus 2011, dat noch uit de Wet Milieubeheer noch uit enige andere wettelijke bepaling volgt dat twee afzonderlijke projecten die in één bestemmingsplan zijn voorzien, niet in twee MER-ren mogen worden onderzocht mits inzichtelijk wordt gemaakt wat de gevolgen zijn indien beide projecten worden uitgevoerd.

2.7. Voorts betogen [appellant sub 9], Metterwoon Vastgoed, Ranko en [appellante sub 12] en De Raad Bouwontwikkeling dat in het MER Bereikbaarheid de Verlengde Regulusweg ten onrechte als een autonome ontwikkeling is aangemerkt.

2.8. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat reeds lange tijd voor het opstellen van het MER Bereikbaarheid bekend was dat de Verlengde Regulusweg zou worden aangelegd om de Binckhorstlaan te ontlasten en dat daarom de Verlengde Regulusweg als autonome ontwikkeling kan worden aangemerkt. Voorts geldt voor de Verlengde Regulusweg een m.e.r.-plicht noch een m.e.r.-beoordelingsplicht en kan uit beide MER-ren in samenhang bezien worden afgeleid wat de milieugevolgen zijn van de Verlengde Regulusweg, aldus de raad.

2.9. Hieromtrent overweegt de Afdeling dat reeds gelet op de omstandigheid dat de Verlengde Regulusweg een lengte heeft van slechts 1 km, voor deze weg een m.e.r.-plicht noch een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. Voorts hebben [appellant sub 9], Metterwoon Vastgoed, Ranko en [appellante sub 12] en De Raad Bouwontwikkeling niet aannemelijk gemaakt dat de Verlengde Regulusweg belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu heeft. Het betoog treft derhalve geen doel.

2.10. De Afdeling overweegt dat de raad, door het MER Bereikbaarheid alsnog ter beschikking te stellen aan de in de tussenuitspraak genoemde appellanten en op de daartegen ingediende zienswijzen gemotiveerd te reageren, heeft voldaan aan het bepaalde in de artikelen 7.26a, tweede lid, en 7.30, eerste lid, van de Wet milieubeheer, zoals deze luiden ten tijde van het nemen van het bestreden besluit. De inhoudelijke bezwaren van [appellant sub 9], Metterwoon Vastgoed, Ranko en [appellante sub 12] en De Raad Bouwontwikkeling tegen de weerlegging van hun zienswijzen tegen het MER Bereikbaarheid zullen worden behandeld bij bespreking van de overige inhoudelijke bezwaren tegen het deel van het bestemmingsplan dat voorziet in de aanleg van de Rotterdamsebaan en de daarbij behorende wijzigingen in de infrastructuur.

2.11. Gelet op het bovenstaande overweegt de Afdeling dat het in de tussenuitspraak geconstateerde en in 2 genoemde gebrek is hersteld en dat in zoverre aanleiding bestaat om de rechtsgevolgen van het bestreden besluit in stand te laten.

2.12. Voorts heeft de Afdeling in de tussenuitspraak een oordeel gegeven over de transformatie van de Binckhorst van een bedrijventerrein naar een gemengd woon- en werkgebied. In navolging daarop overweegt de Afdeling thans als volgt.

2.13. Een groot aantal appellanten heeft aangevoerd dat het bestemmingsplan financieel niet uitvoerbaar is omdat uit het exploitatieplan een tekort van minimaal ongeveer 200 miljoen euro volgt.

2.14. Naar aanleiding van deze beroepsgrond heeft de raad in zijn verweerschriften van 3 en 17 december 2010 aangegeven dat, gelet op de financieel-economische crisis, de transformatie van de Binckhorst van bedrijventerrein naar een gemengd woon- en werkgebied geen prioriteit meer heeft en niet binnen de planperiode zal worden uitgevoerd. De andere ontwikkeling waarin het bestemmingsplan voorziet, de aanleg van een deel van de Rotterdamsebaan en de daarmee gepaard gaande veranderingen aan de bestaande infrastructuur op de Binckhorst, zal volgens de raad wel binnen de planperiode worden gerealiseerd.

2.15. Gelet op dit standpunt van de raad ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat het bestemmingsplan, voor zover dat voorziet in de transformatie van de Binckhorst van bedrijventerrein naar een gemengd woon- en werkgebied, niet binnen de planperiode zal worden uitgevoerd en derhalve niet in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

Dyckerhoff Basal en Betoncentrale Fabriton, Immorand en Ballast Nedam, Exploitatiemaatschappij Hoeksche Waard, Transportbedrijf Van Vliet, BAM Wegen, [appellante sub 8], [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed, [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling, Betonmortelbedrijven Cementbouw, Maison Kelder en [appellant sub 14A], MultiRent en andere, Het Koene Huis en andere, [appellante sub 18] en andere, Vereniging van Autobedrijven Binckhorst, [appellanten sub 20], Bricorama en Immo Vastgoed, [appellante sub 22], Bedrijvenvereniging Binckhorst, Laakhaven en Fruitweg, Mastermate VBT Groep, Automontagebedrijf Binckhorst, [appellante sub 27], Maanweg, Uni-Invest, [appellante sub 30], [appellanten sub 31], Roeivereniging De Laak, PGK Vastgoed, Ando Beheer, [appellant sub 37], [appellante sub 39] en Zonweg Onroerende Zaken Exploitatiemaatschappij hebben dit betoog derhalve terecht voorgedragen.

De rechtsgevolgen van het bestemmingsplan voor zover dat voorziet in de transformatie van de Binckhorst van bedrijventerrein naar een gemengd woon- en werkgebied, kunnen derhalve niet in stand blijven.

2.16. De raad heeft op de verbeelding behorende als bijlage 4 bij het nadere stuk van de raad van 12 mei 2011 de plandelen weergegeven die nodig zijn voor de aanleg van de Rotterdamsebaan en de daarbij behorende wijzigingen in de infrastructuur. De daarvoor benodigde regels zijn door de raad omschreven in zijn verweer van 17 december 2010. In deze uitspraak wordt, als gesproken wordt over de verbeelding, gedoeld op de verbeelding die als bijlage 4 bij het nadere stuk van de raad van 12 mei 2011 is gevoegd. Als gesproken wordt over de planregels, wordt gedoeld op de planregels die bij het bestreden besluit zijn vastgesteld en die volgens het verweerschrift van 17 december 2010 nog nodig zijn voor de aanleg en wijziging van de infrastructuur in het bestemmingsplangebied. Wat betreft de in het verweerschrift van 17 december 2010 genoemde voor vernietiging in aanmerking komende planregels, heeft de raad tijdens de zitting van 23 mei 2011 en in zijn nadere stuk van 30 juni 2011 aangegeven dat de bouwverboden in de artikelen 12, lid 12.3, 13, lid 13.3, en 14, lid 14.3, van de planregels niet in de vernietiging behoeven te worden betrokken.

Intrekking

3. Tijdens de zitting van 23 mei 2011 heeft McDonalds haar beroepsgrond dat ten onrechte geen inspraakmogelijkheid is geboden, ingetrokken. De raad heeft tijdens die zitting zijn verweer omtrent de ontvankelijkheid van [appellante sub 20B], van [appellante sub 8] en van de bedrijven die buiten het plangebied zijn gelegen, ingetrokken.

Formele en algemene bezwaren

4. Het ontwerpbestemmingsplan dat de raad in 2008 ter inzage heeft gelegd, had betrekking op de gehele Binckhorst. De raad heeft ervoor gekozen om dat ontwerpbestemmingsplan niet verder in procedure te brengen en heeft in 2009 het ontwerpbestemmingsplan "Binckhorst (Nieuw Binckhorst Zuid)" ter inzage gelegd en vastgesteld. De bezwaren van verschillende appellanten tegen het ontwerpbestemmingsplan dat in 2008 ter inzage heeft gelegen, kunnen in deze procedure niet aan de orde komen.

5. Een aantal appellanten betoogt dat de wijze waarop de raad de door hen naar voren gebrachte zienswijzen heeft behandeld in strijd is met artikel 3:46 van de Awb.

Artikel 3:46 van de Awb verzet zich er niet tegen dat de raad de zienswijzen samengevat weergeeft. Dat niet op ieder argument ter ondersteuning van een zienswijze afzonderlijk is ingegaan, is op zichzelf geen aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit niet voldoende is gemotiveerd. Niet is gebleken dat bepaalde bezwaren of argumenten niet in de overwegingen zijn betrokken.

6. Voor zover [appellante sub 27] betogen dat het plan niet vastgesteld had mogen worden, omdat de raad de motie Poppe niet heeft uitgevoerd en verwerkt in het bestemmingsplan, overweegt de Afdeling dat een motie alsmede een vraag of de motie naar behoren is uitgevoerd alleen van betekenis zijn in de verhouding tussen de raad en het college van burgemeester en wethouders. Een motie leidt niet tot een juridische verplichting die de raad bij de vaststelling van het bestemmingsplan in acht diende te nemen. De raad hoefde gelet hierop in het bestaan van de motie geen aanleiding te zien het bestemmingsplan niet vast te stellen.

7. Exploitatiemaatschappij Hoeksche Waard en Transportbedrijf Van Vliet betogen dat ten onrechte een distributie planologisch onderzoek niet met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen terwijl dit een op het ontwerpbestemmingsplan betrekking hebbend stuk is.

7.1. Ingevolge artikel 3.8, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wro, voor zover thans van belang, is op de voorbereiding van een bestemmingsplan afdeling 3.4 van de Awb van toepassing, met dien verstande dat het ontwerp-besluit met de hierbij behorende stukken tevens langs elektronische weg beschikbaar wordt gesteld.

Ingevolge artikel 3:11, eerste lid, van de Awb, legt het bestuursorgaan het ontwerp van het te nemen besluit, met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp, ter inzage.

Exploitatiemaatschappij Hoeksche Waard en Transportbedrijf Van Vliet doelen met hun beroepsgrond op het rapport "Visie op duurzame en vernieuwende retailontwikkeling" van 26 maart 2009, opgesteld door WPM Groep. Vaststaat dat dit stuk niet met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd.

De Afdeling overweegt dat de raad zich terecht op het standpunt heeft gesteld dat dit rapport niet als een op het ontwerpbestemmingsplan betrekking hebbend stuk kan worden aangemerkt. Hiertoe wordt overwogen dat het rapport een visie bevat op de te realiseren winkelvoorzieningen in de Binckhorst om van het gebied een aantrekkelijk woon- en werkgebied te maken. Deze visie heeft geen betrekking op de keuzes die zijn gemaakt in het bestemmingsplan maar zou eerst een rol gaan spelen in de nog op te stellen uitwerkingsplannen. Derhalve bestond geen aanleiding het rapport "Visie op duurzame en vernieuwende retailontwikkeling" met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen.

8. Met betrekking tot het betoog van MultiRent en andere, Het Koene Huis en andere, [appellante sub 18] en andere, [appellanten sub 20] en Bedrijvenvereniging Binckhorst, Laakhaven en Fruitweg dat zij ten onrechte niet op de hoogte zijn gebracht van het besluit tot vaststelling van het Integraal Ontwikkelingsplan (hierna: IOP), overweegt de Afdeling dat het IOP op 18 december 2009, derhalve na het nemen van het bestreden besluit, is vastgesteld. De beroepsgrond heeft derhalve betrekking op een mogelijke onregelmatigheid van na de datum van het bestreden besluit en kan reeds om die reden de rechtmatigheid van het besluit niet aantasten.

Het IOP, dat ziet op de hele Binckhorst, is volgens de raad een document dat de uitgangspunten van het bestemmingsplan eerbiedigt en als visiedocument of denkraam voor de verdere besluit-merren en uitwerkingsplannen voor de Binckhorst fungeert. Nu dit document eerst bij de uitwerking van de verschillende bestemmingen een rol kan spelen, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat, anders dan [appellante sub 27] betogen, het bestemmingsplan eerst na het vaststellen van het IOP mocht worden vastgesteld.

9. Bricorama en Immo Vastgoed betogen dat bij het ontwerpbestemmingsplan ten onrechte niet alle onderzoeken langs elektronische weg beschikbaar zijn gesteld.

9.1. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen in haar uitspraak van 2 december 2009, in zaak nr. [200901438/1/R3](#), moet artikel 3.8, eerste lid, onder a, van de Wro aldus worden uitgelegd dat dit in ieder geval de verplichting inhoudt om het ontwerpbestemmingsplan, dat wil zeggen de verbeelding en de planregels, en de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan via elektronische weg beschikbaar te stellen. Deze verplichting strekt zich naar het oordeel van de Afdeling in voornoemde uitspraak eveneens uit tot de bijlagen die zijn opgenomen bij de planregels, zoals een Staat van Bedrijfsactiviteiten, en tot de bijlagen die zijn opgenomen bij de plantoelichting en die daarvan onderdeel uitmaken.

Anders dan Bricorama en Immo Vastgoed betogen, gebiedt artikel 3.8, eerste lid, onder a, van de Wro derhalve niet dat alle onderzoeken die in het kader van het ontwerpbestemmingsplan zijn uitgevoerd langs elektronische weg beschikbaar worden gesteld. Bricorama en Immo Vastgoed hebben niet aangetoond dat bijlagen bij de planregels en bijlagen bij de plantoelichting niet langs elektronische weg beschikbaar zijn gesteld.

10. MultiRent en andere, Het Koene Huis en andere, [appellante sub 18] en andere, [appellanten sub 20] en Bedrijvenvereniging Binckhorst, Laakhaven en Fruitweg betogen dat zij in hun zienswijzen niet hebben kunnen reageren op de aangebrachte fasering omdat deze eerst in de zienswijzennota bij de vaststelling van het bestemmingsplan en exploitatieplan is opgenomen. Exploitatiemaatschappij Hoeksche Waard en Transportbedrijf Van Vliet betogen dat de raad ten onrechte een onvolledig ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegd, omdat het ontwerpbestemmingsplan onvolkomenheden bevat.

10.1. Het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerpexploitatieplan hebben met de daarop betrekking hebbende stukken, met uitzondering van het MER Bereikbaarheid, ter inzage gelegen. Dat in de ontwerpplannen omissies zaten en de raad bij de vaststelling van deze plannen wijzigingen heeft aangebracht ten opzichte van de ontwerpen, leidt niet tot een ander oordeel. Slechts indien de aangebrachte afwijkingen van het ontwerp naar aard en omvang zodanig groot zijn dat wezenlijk andere plannen zijn vastgesteld, dient de wettelijke procedure, waarbij de mogelijkheid tot het naar voren brengen van zienswijzen open staat, opnieuw te worden doorlopen. Vaststaat dat de raad in dit geval het bestemmingsplan en het exploitatieplan heeft vastgesteld met een aantal wijzigingen. Deze afwijkingen van de ontwerpen zijn naar aard en omvang niet zo groot dat geoordeeld moet worden dat wezenlijk andere plannen voorliggen. Daarbij wordt in aanmerking genomen dat bij de vaststelling van het exploitatieplan de fasering is aangepast aan de afspraken die gemaakt zijn in het convenant met de zittende

bedrijven uit 2008 en dat hierin het uitgangspunt van actief grondbeleid is verlaten.

Voorts maakt de toelichting geen deel uit van het bestemmingsplan, zodat de daarin door Exploitatiemaatschappij Hoeksche Waard en Transportbedrijf Van Vliet geconstateerde gebreken, wat daar verder ook van zij, niet kunnen leiden tot het niet in stand laten van de rechtsgevolgen van enig deel van het bestreden besluit. Verder bestaat er geen wettelijke bepaling die ertoe verplicht dat de raad voor het nemen van het bestreden besluit een concept van de voorgestelde beantwoording van de zienswijzen aan de indieners van zienswijzen moet toesturen.

11. Een aantal appellanten betoogt dat de in het bestemmingsplan opgenomen uit te werken bestemmingen te globaal zijn. Voor zover [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed, [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling, Ballast Nedam en Immorand, [appellante sub 27], Maanweg en Roeivereniging De Laak betogen dat binnen de bestemming "Gemengd - uit te werken bestemming" na uitwerking zoveel functies mogelijk zijn dat onvoldoende inzicht wordt verschaft in de hoofdlijnen van de toekomstige ontwikkeling van het gebied, overweegt de Afdeling dat voor een groot deel van de in de planregels opgenomen functies de rechtsgevolgen niet in stand zullen blijven, omdat deze zien op de transformatie van de Binckhorst van bedrijventerrein tot een gemengd woon- en werkgebied. De resterende functies zien op het realiseren van de Rotterdamsebaan en de bijbehorende infrastructurele wijzigingen. In zoverre is de toekomstige ontwikkeling van het gebied naar het oordeel van de Afdeling inzichtelijk gemaakt. Het betoog van [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling dat ook thans onduidelijk is wat er met het gebied gaat gebeuren, faalt derhalve.

11.1. [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling betogen dat de planregels onvolkomenheden bevatten. Zij wijzen in dit verband ten eerste op artikel 21, sub f, van de planregels waarin volgens hen abusievelijk wordt verwezen naar sub f.

11.2. In de algemene bouwregels van het bestemmingsplan staat dat het ingevolge artikel 21, onder e, is toegestaan om installaties voor mobiele telecommunicatie te plaatsen op gebouwen die niet als gemeentelijk, provinciaal of rijksmonument zijn aangewezen. Ingevolge artikel 21, onder f zijn installaties voor mobiele telecommunicatie, voor zover er geen sprake is van een kantoor- of bedrijfsbestemming, verboden op alle niet onder f genoemde gebouwen.

Hieromtrent overweegt de Afdeling dat de verwijzing in artikel 21, onder f, naar de onder f genoemde gebouwen een kennelijke verschrijving betreft die niet tot rechtsonzekerheid leidt, nu evident bedoeld is naar de onder e genoemde gebouwen te verwijzen.

11.3. Voorts wijzen [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling erop dat in artikel 23, onder b, van de planregels niet is opgenomen waarvan ontheffing kan worden verleend.

Ingevolge artikel 22, onder a, van de planregels is het verboden de in dit bestemmingsplan begrepen gronden en de zich daarop bevindende opstallen te gebruiken, te doen of laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met de voorgeschreven bestemming of met de regels van het bestemmingsplan.

In artikel 23 (algemene ontheffingsregels) staat het volgende: "burgemeester en wethouders verlenen ontheffing van het bepaalde in wanneer strikte toepassing daarvan leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd."

De Afdeling overweegt dat in artikel 23, onder b, van de planregels de zogenoemde toverformule is opgenomen. Ook in dit geval is sprake van een kennelijk verschrijving in de vorm van het wegvallen van de verwijzing en dat evident is bedoeld te verwijzen naar artikel 22, onder a, van de planregels.

11.4. [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling voeren voorts aan dat de in artikel 21, sub c, van de planregels opgenomen bouwhoogte van 1,20 m onbegrijpelijk is.

Ingevolge artikel 21, sub c, van de planregels, zijn, indien in de regels een bebouwingspercentage of een bebouwingsvlak is aangegeven, in afwijking van het bepaalde onder a bovenop dat bebouwingspercentage of buiten het bouwvlak bouwwerken beneden peil toegestaan ten behoeve van parkeervoorzieningen, met dien verstande dat de bouwhoogte van deze parkeervoorzieningen niet meer mag bedragen dan 1,20 m.

Ingevolge artikel 2, aanhef en lid 2.2, wordt bij toepassing van de regels de bouwhoogte van een bouwwerk gemeten vanaf het peil tot aan het hoogste punt van het gebouw of bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van onderschikte bouwdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

Ingevolge artikel 1, lid 1.71, wordt onder peil verstaan:

a. voor gebouwen, waarvan de hoofdtoegang onmiddellijk aan een weg grenst: de hoogte van de kruin van die weg;

b. in overige gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld;

c. in de gevallen waarin de hoogte wordt uitgedrukt in meters NAP: 0 m NAP.

De Afdeling overweegt dat uit voornoemde bepalingen voortvloeit dat parkeervoorzieningen beneden peil zijn toegestaan en dat de bouwhoogte van de parkeervoorziening maximaal 1,20 m boven peil mag zijn. Voorts is hierin bepaald hoe het begrip peil moet worden uitgelegd. De in artikel 21, sub c, van de planregels opgenomen bouwhoogte is derhalve niet rechtsonzeker.

11.5. Ten aanzien van het betoog van [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling met betrekking tot artikel 26, tweede lid, onder c, van de planregels overweegt de Afdeling dat met het opnemen van dit artikel toepassing is gegeven aan artikel 3.3.3 van het Besluit ruimtelijke ordening.

12. Voorts betogen Bricorama en Immo Vastgoed dat het bestemmingsplan niet conform het raadsbesluit is vastgesteld. Ze verwijzen naar artikel 14, lid 14.4, van de planregels waarin ten onrechte niet is opgenomen dat alvorens tot uitwerking over te gaan advies dient te worden ingewonnen bij het Stadsgebied Haaglanden.

12.1. Tijdens de zitting van 23 mei 2011 heeft de raad zich op het standpunt gesteld dat uit de zienswijze van het Stadsgebied Haaglanden blijkt dat de adviesplicht zich niet uitstrekt tot de bestemming "Verkeer - uit te werken bestemming". Bricorama en Immo Vastgoed hebben dit niet weersproken.

12.2. Voorts voeren Bricorama en Immo Vastgoed aan dat in artikel 13, lid 13.2, van de planregels ten onrechte niet is opgenomen dat de bestemming "Groen - uit te werken bestemming" voor zover gelegen binnen de zone van de aardgasleiding, eerst mag worden uitgewerkt nadat de aardgasleiding is verlegd, terwijl dit wel in het voorstel van het college van burgemeester en wethouders is opgenomen.

12.3. Hieromtrent overweegt de Afdeling dat Bricorama en Immo Vastgoed niet hebben bestreden dat de aardgasleidingen verlegd kunnen worden. Het verleggen van de aardgasleidingen heeft geen betrekking op het bestemmingsplan zelf maar op de uitvoering daarvan. Uitvoeringsaspecten kunnen in deze procedure niet aan de orde komen. Deze beroepsgrond kan derhalve buiten beschouwing blijven.

13. Voorts betogen [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed, [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling en Roeivereniging De Laak dat voor de op de verbeelding opgenomen verkeersbestemmingen geen planregels zijn opgenomen die deze bestemmingen inhoud geven. Voorts wijzen zij erop dat voor enkele verkeersbestemmingen planregels zijn gesteld maar dat deze verkeersbestemmingen niet op de verbeelding zijn aangegeven.

13.1. Op de verbeelding zijn onder meer de bestemmingen "Railverkeer" en "Hoofdverkeersweg" aangegeven voor de infrastructuur in het gebied. In de planregels is aan de bestemmingen "Verkeer" en "Verkeer-1" inhoud gegeven, maar deze bestemmingen zijn niet op de verbeelding aangegeven.

Anders dan de raad betoogt, overweegt de Afdeling dat onduidelijkheid kan bestaan over de mogelijkheden binnen de bestemmingen "Railverkeer" en "Hoofdverkeersweg" op de verbeelding. De Afdeling acht deze situatie uit een oogpunt van rechtszekerheid niet aanvaardbaar. De betogen van [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed, [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling en Roeivereniging De Laak zijn derhalve terecht voorgedragen. De Afdeling overweegt dat de rechtsgevolgen van het bestreden besluit niet in stand kunnen blijven voor de volgende bewoordingen in de planregels. Dit betreft in artikel 7 van de planregels de aanhef 'Verkeer' en in de aanhef van artikel 7, lid 7.1, "Verkeer". In artikel 8 van de planregels betreft dit de aanhef 'Verkeer-1' en in de aanhef van artikel 8, lid 8.1, "Verkeer-1".

13.2. In zijn nadere stukken van 11 maart 2011 en tijdens de zitting van 23 mei 2011 heeft de raad uiteengezet dat aan de bestemming "Railverkeer" op de verbeelding inhoud wordt gegeven in artikel 7 van de planregels en dat aan de bestemming "Hoofdverkeersweg" inhoud wordt gegeven in artikel 8 van de planregels.

De Afdeling ziet aanleiding om met toepassing van artikel 8:72, vierde lid, onder c, van de Awb zelf in de zaak te voorzien overeenkomstig de uiteenzetting van de raad in zijn nadere stuk van 11 maart 2011. De aanhef van artikel 7 "Verkeer" wordt vervangen door "Railverkeer" en in de aanhef van artikel 7, lid 7.1, wordt "Verkeer" vervangen door "Railverkeer". Voorts wordt de aanhef van artikel 8 "Verkeer-1" vervangen door "Hoofdverkeersweg" en wordt in de aanhef van artikel 8, lid 8.1, "Verkeer-1" vervangen door "Hoofdverkeersweg".

De Afdeling acht niet aannemelijk dat belanghebbenden daardoor in hun belangen worden geschaad, nu het een reeds bestaande weg en een bestaande spoorweg betreft.

Rotterdamsebaan

14. In zijn nadere stukken van 11 maart 2011 heeft de raad het volgende uiteengezet.

Den Haag is van oudsher goed per auto bereikbaar via de snelwegen A4, A13, A44, A12 en de Utrechtsebaan.

Doordat de stad is gegroeid en het autogebruik is toegenomen, is de bereikbaarheid van Den Haag onder druk komen te staan. De doorstroming van het autoverkeer is zowel op het hoofdwegennet (A4 en A12/ Utrechtsebaan) als op het stedelijke wegennet (de belangrijkste invalsroutes) sterk verminderd. De files op de A12/Utrechtsebaan die daarvan het gevolg zijn, slaan ook steeds vaker terug op het Prins Clausplein en de A4. Er zijn vooral zorgen over de autobereikbaarheid van de Centrale zone van Den Haag. Dat is het gebied dat loopt vanaf de Vlietzone via de Binckhorst en het centrum tot Scheveningen. Al vanaf 1995 is er gezocht naar oplossingen om het probleem van de autobereikbaarheid van de Centrale zone op te lossen. Die oplossing is gevonden in een nieuwe wegverbinding tussen het rijkswegennet (A4-A13) en de Centrumring. In het verkeersplan van Den Haag uit 2001 wordt die nieuwe wegverbinding aangeduid als het Trekvliettracé. Ook in de Regionale Nota Mobiliteit van het Stadsgewest Haaglanden uit 2005 is het Trekvliettracé in het streefbeeld voor het wegennet opgenomen.

In de huidige situatie wordt voor het verkeer vanaf de A4/A13/A12 de Centrale zone van Den Haag met name ontsloten via de Utrechtsebaan en voor een deel voor verkeer uit de Rotterdamse richting via de Haagweg/Rijswijkseweg. De aansluiting Voorburg en de routes over de Binckhorstlaan/Maanweg zijn hierin belangrijk.

Voorts wijst de raad op de Haagse Nota Mobiliteit, die dateert van na het bestreden besluit, maar waarin ook de functie van de Rotterdamsebaan wordt beschreven. Daarin staat dat onder meer wordt ingezet op een betere verdeling van het autoverkeer van en naar Den Haag over de belangrijkste stedelijke hoofdinvallroutes. Het autoverkeer moet zo dicht mogelijk bij herkomst/bestemming de stad in- en uitrijden, hetgeen in de bestaande situatie niet het geval is. Een groot deel van het autoverkeer kiest voor de A12/Utrechtsebaan, ook het verkeer met een herkomst of bestemming in delen van de stad die niet tot het gewenste invloedsgebied van de Utrechtsebaan behoren, zoals Den Haag Zuidwest en Segbroek. De Rotterdamsebaan heeft een belangrijke ontsluitingsfunctie voor het zuidwestelijke deel van Den Haag alsook voor Rijswijk.

14.1. Een aantal appellanten betoogt dat ten onrechte de Neherkade niet in het bestemmingsplan is betrokken omdat de ontwikkeling hiervan van belang is voor de aanleg van de Rotterdamsebaan.

14.2. In de Nota van Uitgangspunten voor de Rotterdamsebaan en een schetsontwerp van april 2010, bezien in combinatie met de verbeelding, staat het volgende. In het bestemmingsplan is een relatief klein deel van de gronden waarop de Rotterdamsebaan is voorzien opgenomen. Dit betreft een deel van de bestaande Binckhorstlaan en aanliggende gronden. De kruising van de Binckhorstlaan met de Mercuriusweg, die als verkeersplein zal worden ingericht (het Mercuriusplein), blijft de verbinding vormen met de zogenoemde centrumring, die het Haagse centrum omringt. Vanaf deze kruising volgt het tracé in zuidelijke richting eerst de bestaande as van de Binckhorstlaan. Hier wordt het tracé tot de kruising met de Zonweg bovengronds uitgevoerd. Ter hoogte van het perceel Binckhorstlaan 354 zal de Rotterdamsebaan als tunnel worden aangelegd. Deze tunnel buigt verder naar het zuidoosten af, buiten het bestemmingsplangebied. Voor de ontwikkeling van de Rotterdamsebaan is van belang dat de Verlengde Regulusweg, die een extra verbinding moet gaan vormen tussen het Mercuriusplein en de Maanweg, tijdig wordt aangelegd. Dit is, zoals de raad ter zitting heeft toegelicht, nodig in verband met de afwikkeling van het verkeer in het bestemmingsplangebied gedurende de werkzaamheden aan de Binckhorstlaan ten behoeve van de Rotterdamsebaan. Voor de afwikkeling van het verkeer van en naar de Rotterdamsebaan is van belang dat ook de inrichting van de Neherkade wordt aangepast.

14.3. Gelet op de systematiek van de Wro komt de raad beleidsvrijheid toe bij het bepalen van de begrenzingen van een bestemmingsplan. Deze vrijheid strekt echter niet zo ver dat de raad een begrenzing kan vaststellen die in strijd is met een goede ruimtelijke ordening of anderszins in strijd is met het recht.

De raad heeft zich op het volgende standpunt gesteld. Het gebied waar de verschillende infrastructurele ingrepen plaatsvinden is te groot om in één bestemmingsplan te worden vevat. Om die reden is gekozen voor een begrenzing die recht doet aan de verschillende infrastructurele ingrepen. Voor het project van de Rotterdamsebaan wordt een en ander nog gecompliceerd doordat de ontwikkeling over het grondgebied van verschillende gemeenten loopt en derhalve meer dan één bevoegde gezag kent. Voor de Neherkade wordt een apart bestemmingsplan voorbereid omdat de infrastructurele aanpassingen daar niet alleen verband houden met de verkeersafwikkeling als gevolg van de Rotterdamsebaan, maar daarnaast ook van belang zijn om de overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit ter plaatse tijdig terug te dringen. In het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL) is hiertoe een subsidie toegezegd. Aan deze subsidie is de voorwaarde verbonden dat het geld voor 1 januari 2015 moet zijn besteed. Gezien de voorbereidingstijd van het project is vaststelling van dit bestemmingsplan, vooruitlopend op de vaststelling voor de rest van de Rotterdamsebaan, noodzakelijk.

Nu appellanten dit verweer van de raad niet hebben bestreden, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad het bestemmingsplan niet in redelijkheid met deze begrenzing heeft kunnen vaststellen.

MER Bereikbaarheid

15. [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling hebben op het herstel van het gebrek door de raad gelijklopende zienswijzen naar voren gebracht.

15.1. Zij hebben ten eerste aangevoerd dat het MER Bereikbaarheid ten onrechte uitgaat van verouderde wet- en regelgeving. Dit betoog kan niet slagen. In dit verband overweegt de Afdeling dat het MER Bereikbaarheid dateert

uit 2007 en terecht is gebaseerd op de destijds geldende wet- en regeling. Voorts wijst de Afdeling erop dat het MER Binckhorst van latere datum is dan het MER Bereikbaarheid en daarom op enkele punten een actueel toetsingskader bevat dan het MER Bereikbaarheid.

Met betrekking tot het betoog dat de berekeningen in het MER Bereikbaarheid niet verifieerbaar zijn, overweegt de Afdeling dat bij het MER Bereikbaarheid twaalf deelrapporten zijn gevoegd op basis waarvan het MER Bereikbaarheid is opgesteld. In de niet onderbouwde stelling van appellanten ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat het MER Bereikbaarheid gebreken of leemten in kennis bevat.

Voorts is het bestemmingsplan een bestemmingsplan met uitwerkplichten. De raad heeft zich terecht op het standpunt gesteld dat bij de vaststelling van de uitwerkingsplannen de benodigde milieu-informatie voor de precieze ligging van de infrastructuur kan worden aangevuld in een Besluit-MER.

15.2. Volgens [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling is het bestemmingsplan prematuur vastgesteld omdat nog niet zeker is dat het alternatief Noordelijke Boortunnel het definitieve alternatief is. Zo wijzen zij erop dat het alternatief Haagtracé in de maatschappelijke kosten-batenanalyse het beste alternatief is en dat dit alternatief ten onrechte louter vanwege de overlast tijdens de aanleg niet als voorkeursalternatief is aangemerkt.

15.3. In de 'Nota Voorkeursalternatief, nieuwe autoinfrastructuur voor de Centrale zone, economisch en cultureel hart van Haaglanden' van 23 mei 2007 (hierna: de Nota Voorkeursalternatief) is op basis van het MER Bereikbaarheid en de maatschappelijke kosten-batenanalyse een voorkeursvariant geselecteerd voor een nieuwe verbinding tussen de Centrale zone en het rijkswegennet. Het alternatief Noordelijke Boortunnel is hierin als beste tracékeuze genoemd. Over het alternatief Haagtracé staat daarin dat deze er voor de lange termijn bij de maatschappelijke kosten-batenanalyse weliswaar als beste uitkomt, maar dat dit alternatief in de bouwtijd zeer ernstige en langdurige overlast veroorzaakt.

15.4. De Afdeling overweegt dat uit de Nota Voorkeursalternatief het alternatief Noordelijke Boortunnel als voorkeursalternatief naar voren is gekomen en dat de raad dit voorkeursalternatief met het MER Bereikbaarheid in zijn vergadering van 6 maart 2008 heeft vastgesteld. Voorts past de variant Noordelijke Boortunnel binnen dit bestemmingsplan. Dat niet het hele tracé in dit bestemmingsplan is opgenomen, leidt niet tot het oordeel dat dit alternatief niet zal worden uitgevoerd. Zoals in 14.3 is overwogen, heeft de raad, nog daargelaten dat niet het hele tracé op het grondgebied van de gemeente Den Haag ligt, er in redelijkheid voor kunnen kiezen om niet het hele tracé in dit bestemmingsplan op te nemen. Ook de omstandigheid dat het alternatief Haagtracé in de maatschappelijke kosten-batenanalyse het beste alternatief is, leidt niet tot het oordeel dat de raad niet voor de lange termijn voor een andere variant heeft kunnen kiezen. Zoals de raad aangeeft in zijn beantwoording van de zienswijzen van [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling op het herstel van het gebrek in de tussenuitspraak van 17 augustus 2011, scoort het alternatief Haagwegtracé op verscheidene thema's slechter dan het alternatief Noordelijke Boortunnel. De raad heeft hieraan, mede gelet op de omstandigheid dat in het MER Bereikbaarheid het alternatief Noordelijke Boortunnel is aangemerkt als het meest milieuvriendelijke alternatief, in redelijkheid een doorslaggevende betekenis mogen toekennen. Anders dan voornoemde appellanten betogen is ook voor het alternatief Noordelijke Boortunnel een maatschappelijke kosten-batenanalyse opgesteld, te weten de toevoeging bij het rapport 'Maatschappelijke kosten-batenanalyse verbetering bereikbaarheid Den Haag, extra verbinding Centrale zone - Rijkswegennet'.

15.5. Zij voeren verder aan dat in hoofdstuk 4 van het deelrapport 'Verkeer en vervoer' bij het MER Bereikbaarheid ten onrechte de alternatieven BTK, TBT, NBT en V2 niet zijn onderzocht.

In het kader van het MER Bereikbaarheid is onderzoek gedaan naar het thema verkeer en vervoer. Dit heeft geresulteerd in het deelrapport 'Verkeer en vervoer' bij het MER Bereikbaarheid. Hierin staat in hoofdstuk 2 een overzicht van de onderzochte tracéalternatieven. Het alternatief T2 is hier onder meer beschreven (Ypenburg ongelijkvloers). Bij de beschrijving van de alternatieven V2, BTK, TBT en NBT staat dat deze alternatieven verkeerskundig gelijk zijn aan het alternatief T2 en daarom ook niet zijn doorgerekend in het verkeersmodel. De gegevens uit het verkeersmodel voor T2 gelden ook voor deze alternatieven, aldus het deelrapport 'Verkeer en vervoer'. In hoofdstuk 4 (analyse verkeersgegevens tracéalternatieven) van het deelrapport 'Verkeer en vervoer' zijn de verkeerskundige gevolgen van het alternatief T2 weergegeven.

Gelet op het voorgaande zijn de door [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling genoemde alternatieven wel onderzocht in hoofdstuk 4 van het deelrapport 'Verkeer en vervoer'. Hun betoog mist derhalve feitelijke grondslag.

15.6. [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling betogen dat het de bedoeling is om de snelheid op de Utrechtsebaan te verhogen van 80 km/uur naar 100 km/uur en dat daarmee ten onrechte geen rekening is gehouden bij het onderzoek naar de milieubelasting. Hieromtrent overweegt de Afdeling dat het bestreden besluit moet worden getoetst aan de hand van de feiten die zich voordeden en het recht zoals dat gold ten tijde van het nemen van het bestreden besluit. Het verhogen van de maximumsnelheid was toen niet aan de orde.

15.7. [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling

betogen dat in het MER Bereikbaarheid ten onrechte is uitgegaan van de ontwikkeling van de gehele Binckhorst terwijl het bestemmingsplan slechts betrekking heeft op Binckhorst Zuid. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen, bijvoorbeeld in haar uitspraak van 15 februari 2012, in zaak nr. 201102546/1/T1/R4, zal de milieueffectrapportage voor de gehele activiteit moeten worden verricht in het kader van het eerste ruimtelijk plan dat die activiteit mogelijk maakt ook als er voor wordt gekozen de bewuste activiteit gefaseerd te ontwikkelen. Ten tijde van het uitvoeren van onderzoek en opstellen van het MER Bereikbaarheid was de raad voornemens om de gehele Binckhorst te herontwikkelen. Gelet daarop is terecht die hele ontwikkeling in het MER Bereikbaarheid betrokken. Verder heeft de raad niet uitgesloten dat in de toekomst de Binckhorst alsnog een andere functie zal krijgen. De omstandigheid dat niet de gehele ontwikkeling voor het jaar 2020 zal plaatsvinden, doet aan het oordeel niet af.

15.8. [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling betogen verder dat ten onrechte een bijlage bij het deelrapport 'Ecologie' niet is overgelegd. Hieromtrent overweegt de Afdeling dat de raad onweersproken heeft gesteld dat aan deze appellanten een cd-rom beschikbaar is gesteld waarop de bestanden van het MER Bereikbaarheid staan. Op deze cd-rom MER Bereikbaarheid staat deelrapport 11 'Ecologie' en tevens staan hierop de twee bij het deelrapport behorende bijlagen. Het betoog mist derhalve feitelijke grondslag.

15.9. De Afdeling heeft van de overige bezwaren van [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling tegen het MER Bereikbaarheid kennis genomen en daarin geen aanleiding gezien voor het oordeel dat dat MER zodanig gebreken of leemten in kennis bevat dat de raad zich daarop niet heeft kunnen baseren.

Verkeer

16. Aan het bestemmingsplan liggen twee MER-ren ten grondslag. Dit betreft ten eerste het MER Bereikbaarheid waarin verschillende alternatieven voor het tracé van de Rotterdamsebaan zijn onderzocht en op grond waarvan de raad bij besluit van 6 maart 2008 heeft gekozen voor de variant 'Noordelijke boortunnel'. Ten tweede is dit het MER Binckhorst waarin, voor zover thans van belang, de aanleg van de Rotterdamsebaan in de variant van de 'Noordelijke boortunnel' en de Verlengde Regulusweg als autonome ontwikkeling zijn meegenomen. Het betoog van enkele appellanten dat ten onrechte geen onderzoek is gedaan naar de mogelijkheid om de Rotterdamsebaan en bijbehorende infrastructuur op een andere plek aan te leggen, faalt derhalve. Voorts overweegt de Afdeling dat nu in het MER Binckhorst onder de autonome ontwikkeling wordt verstaan de bestaande situatie met de aanleg van de Rotterdamsebaan en de Verlengde Regulusweg, in de autonome ontwikkeling is uitgegaan van een aanzienlijke groei van de verkeersintensiteiten ten gevolge van deze wegen. Het betoog van [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling dat deze groei niet verklaard is, faalt derhalve.

16.1. Voorts hebben [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed, [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling en [appellant sub 37] in hun beroepschriften aangevoerd dat een deugdelijk verkeersonderzoek ontbreekt.

In de tussenuitspraak van 17 augustus 2011 is onder meer overwogen dat de raad ten onrechte het MER Bereikbaarheid niet met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegd en dat daartegen ten onrechte geen zienswijzen naar voren konden worden gebracht. Voornoemde appellanten hebben na het doen van de tussenuitspraak van 17 augustus 2011 de mogelijkheid gekregen om een zienswijze naar voren te brengen tegen het MER Bereikbaarheid waarin onder meer onderzoek is gedaan naar de verkeersgevolgen van de verschillende alternatieven. [appellant sub 37] heeft geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om een zienswijze naar voren te brengen. [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling hebben in hun zienswijzen inhoudelijk geen bezwaren tegen de verkeersgevolgen zoals beschreven in het MER Bereikbaarheid naar voren gebracht. Nu op dit punt geen inhoudelijke bezwaren zijn aangevoerd, hebben voornoemde appellanten niet aannemelijk gemaakt dat het in het MER Bereikbaarheid opgenomen verkeersonderzoek zodanige gebreken of leemten in kennis bevat dat de raad zich daarop niet heeft kunnen baseren voor de keuzes die hij heeft gemaakt wat betreft de Rotterdamsebaan en de bijbehorende infrastructuur.

16.2. Met betrekking tot het MER Binckhorst heeft een aantal appellanten aangevoerd dat wat betreft de verkeersintensiteiten ten onrechte het jaar 2006 als huidige situatie is aangemerkt.

In het MER Binckhorst staat in paragraaf 5.2.2 dat voor het thema mobiliteit en bereikbaarheid het jaar 2006 geldt als huidige situatie omdat van dit jaar de meest recente verkeersgegevens beschikbaar zijn. Deze gegevens zijn opgenomen in het verkeersmodel Haaglanden.

In het rapport 'Uitgangspunten Verkeersmodel in het kader van Plan-MER Nieuw Binckhorst en bestemmingsplan "Nieuw Binckhorst Zuid"' van 12 december 2008 is een algemene beschrijving van het verkeersmodel Haaglanden gegeven. Hierin staat dat het verkeersmodel Haaglanden is opgebouwd in het computerprogramma Questor door adviesbureau DHV in samenwerking met het stadsgewest Haaglanden en de gemeente Den Haag. In berekeningen met het verkeers- en vervoermodel worden de volgende stappen doorlopen: verplaatsingsgeneratie, verplaatsingsdistributie, bepaling van de vervoerwijzekeuze, routekeuze en toedeling en toetsing aan de hand van beschikbare telcijfers.

De Afdeling overweegt dat appellanten niet aannemelijk hebben gemaakt dat de werkelijke verkeersintensiteiten ten tijde van het bestreden besluit zodanig afweken van het gebruikte verkeersmodel Haaglanden dat de raad niet van deze verkeersintensiteiten heeft kunnen uitgaan. De enkele stelling dat voor een dergelijk ambitieus plan als voor de Binckhorst dient te worden uitgegaan van verkeersintensiteiten in het jaar 2009 of 2010 is daartoe niet voldoende.

16.3. Voorts betoogt een aantal appellanten dat tabel 5.7 van het MER Binckhorst onjuist is omdat daarin staat dat de vertraging op het kruispunt Binckhorstlaan - Mercuriusweg 4200 minuten bedraagt.

In deze tabel staat voor de huidige situatie de totale vertragingstijd van alle voertuigen bij elkaar opgeteld die in de avondspits over de genoemde kruispunten rijden in minuten. Wat betreft het kruispunt Binckhorstlaan - Mercuriusweg bedraagt de totale vertraging 4200 minuten. De Afdeling ziet geen aanleiding voor het oordeel dat in het MER Binckhorst ten onrechte deze problematiek inzichtelijk is gemaakt door de vertragingstijd van alle voertuigen bij elkaar op te tellen.

16.4. Met betrekking tot het betoog dat de Wegestraat en Zonweg nu reeds een flessenhals vormen terwijl verkeersaantallen op de Rotterdamsebaan en Verlengde Regulusweg zullen toenemen, overweegt de Afdeling als volgt.

In de huidige situatie verbindt de Zonweg de Binckhorstlaan met de Regulusweg. De Wegestraat ligt deels in het verlengde van de Regulusweg en na een bocht deels parallel aan de Zonweg. Ook de Maanweg ligt parallel aan de Zonweg en verbindt de Binckhorstlaan met de Regulusweg in de huidige situatie.

Uit de stukken volgt dat thans de centrale toegang tot het plangebied voor autoverkeer wordt gevormd door de A12/Utrechtsebaan via de aansluiting Maanweg en Binckhorstlaan. In de toekomstige situatie zullen de Regulusweg en de in het verlengde daarvan gelegen Wegestraat worden gewijzigd in de Verlengde Regulusweg. Deze weg zal worden voorzien van 2x2 rijstroken. Ook de Mercuriusweg zal worden voorzien van 2x2 rijstroken. De Verlengde Regulusweg zal in de nieuwe situatie worden aangemerkt als stedelijke hoofdweg en de A12 kan worden bereikt via de Verlengde Regulusweg en de Maanweg. Doorgaand verkeer zal geen gebruik maken van de Zonweg en het deel van de Wegestraat dat parallel loopt aan de Zonweg. De raad heeft zich derhalve in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat in zoverre niet gevreesd hoeft te worden voor verkeersproblemen.

16.5. Voorts beogen [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling dat niet duidelijk is of de Binckhorstlaan uit vier of zes rijstroken zal bestaan.

Ingevolge artikel 14, lid 14.2, aanhef en onder b, van de regels van het bestemmingsplan werkt het college van burgemeester en wethouders de bestemming "Verkeer - uit te werken bestemming" uit met inachtneming van de regel dat het aantal rijstroken ten behoeve van doorgaand verkeer zowel boven als beneden peil en onoverdekt niet meer bedraagt dan vier.

Gelet hierop zal de Binckhorstlaan, die gebruikt zal worden voor het doorgaand verkeer, uit maximaal vier rijstroken bestaan. De raad heeft dit ter zitting van 17 september 2012 bevestigd en heeft daarbij uiteengezet dat aan weerszijden van de Binckhorstlaan een parallelweg zal worden aangelegd, zodat de bedrijven aan de Binckhorstlaan bereikbaar blijven voor personeel en klanten.

16.6. Voorts betogen [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling dat voor de verbreding van de Regulusweg de veiligheidsstrook van het Internationaal Strafhof verloren gaat. Volgens hen is ten onrechte niet verzekerd dat het Internationaal Strafhof zal verplaatsen en zal derhalve de Regulusweg niet verbreed kunnen worden waardoor het verkeer ter plaatse zal vastlopen.

16.6.1. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat het Internationaal Strafhof zal verplaatsen van de Binckhorst naar het terrein van de Alexanderkazerne. Hiertoe is bij besluit van 10 februari 2011 een bestemmingsplan vastgesteld.

16.6.2. Thans is het Internationaal Strafhof gevestigd aan de Maanweg 174. Grenzend aan de bebouwing van het Internationaal Strafhof ligt een strook grond waarop een veiligheidszone is ingesteld. Aan dit plandeel is de bestemming "Kantoor - veiligheidsvoorzieningen - voorlopige bestemming" toegekend.

Ingevolge artikel 11, lid 11.4, gelezen in samenhang met lid 11.3, van de planregels zijn de voor "Kantoor - veiligheidsvoorzieningen" aanwezige gronden drie jaar na inwerkingtreding van het bestemmingsplan bestemd voor "Verkeer - uit te werken bestemming" als bedoeld in artikel 14.

16.6.3. De raad heeft bij besluit van 10 februari 2011 het bestemmingsplan "Benoordenhout (Internationaal Strafhof)" vastgesteld. Dit besluit is in rechte onaantastbaar geworden met de uitspraak van de Afdeling van 28 maart 2012, in zaak nr. [201104670/1/R4](#). Tijdens de zitting van 17 september 2012 heeft de raad uiteengezet dat thans een omgevingsvergunning voor bouwen in voorbereiding is en dat deze waarschijnlijk eind 2012 zal worden verleend. De oplevering van het nieuwe gebouw voor het Internationaal Strafhof is voorzien voor eind 2014, aldus de raad.

Hieromtrent overweegt de Afdeling dat weliswaar ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan nog geen planologische zekerheid bestond over de verplaatsing van het Internationaal Strafhof, maar dat hier thans, gelet op de omstandigheden dat sprake is van een in rechte onaantastbaar bestemmingsplan en dat de raad heeft aangegeven dat op korte termijn uitvoering aan dat bestemmingsplan zal worden gegeven, wel van kan worden uitgegaan. In zoverre bestaat derhalve geen belemmering voor het aanleggen van de Verlengde Regulusweg en ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel om de rechtsgevolgen van het bestreden besluit in zoverre niet in stand te laten.

Bereikbaarheid van de bedrijven

17. Een groot aantal appellanten betoogt dat hun bedrijven ten gevolge van de aanleg en de aanwezigheid van de voorziene infrastructuur minder goed bereikbaar zullen zijn. Er wordt op gewezen dat de raad ten onrechte het verkeerscirculatieplan niet bij het bestreden besluit heeft betrokken en dat ten onrechte niet in het bestemmingsplan is bepaald dat de Verlengde Regulusweg moet worden aangelegd voordat begonnen kan worden met de aanleg van de Rotterdamsebaan.

17.1. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat in de bestaande situatie de bedrijfspercelen direct worden ontsloten op de openbare weg. In de toekomstige situatie zal dit ook het geval zijn, aldus de raad. Bestemmingsverkeer van en naar bedrijven op de Binckhorst zal vanaf de A12 via de Verlengde Regulusweg/Binckhorstlaan het gebied kunnen bereiken. In de toekomst zal verkeer van en naar de A13 via de Rotterdamsebaan het gebied kunnen bereiken. Om de bedrijven langs de Rotterdamsebaan op de openbare weg te laten ontsluiten, wordt aan weerszijden van de Rotterdamsebaan een parallelweg aangelegd. Volgens de raad zal de bereikbaarheid van de bedrijven zowel tijdens als na het uitvoeren van de werkzaamheden niet noemenswaardig wijzigen. Voorts wijst de raad op het Convenant Bedrijven Binckhorst waaruit volgt dat op de gemeente de plicht rust om overlast voor de zittende bedrijven zo veel mogelijk te beperken.

17.2. Uit de Nota van uitgangspunten voor de Rotterdamsebaan, zoals weergegeven in overweging 14.2, en het verhandelde ter zitting van 17 september 2012 komt naar voren dat eerst de Verlengde Regulusweg zal worden aangelegd voordat een aanvang met de aanleg van de Rotterdamsebaan zal worden gemaakt. Deze volgorde volgt voorts dwingend uit de omstandigheid dat bij het aanleggen van de Rotterdamsebaan de Binckhorstlaan worden afgesloten en het verkeer via de parallel gelegen Verlengde Regulusweg zal worden geleid. De bestaande Regulusweg en Wegastraat kunnen de verkeersstromen van de Binckhorstlaan niet aan, zodat de opwaardering van de bestaande Regulusweg en Wegastraat naar de Verlengde Regulusweg dient plaats te vinden voor de aanleg van de Rotterdamsebaan.

De Afdeling ziet geen aanknopingspunten voor het oordeel dat de raad zich ten onrechte op het standpunt heeft gesteld dat de bedrijven op de Binckhorst zowel tijdens de aanleg als na het realiseren van de infrastructuur bereikbaar zullen blijven. Hierbij acht de Afdeling van belang dat tijdens de aanleg van de Verlengde Regulusweg de Binckhorstlaan nog geopend is en dat deze eerst wordt afgesloten voor verkeer als de verkeersstromen over de Verlengde Regulusweg kunnen worden geleid. Voorts blijft de Zonweg, net als in de bestaande situatie een functie behouden voor met name bestemmingsverkeer van en naar de op de Binckhorst gevestigde bedrijven en zorgen de voorziene parallelwegen langs de Rotterdamsebaan en Binckhorstlaan ervoor dat ook de aan die wegen gelegen bedrijven goed bereikbaar zijn. Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat deze wegenstructuur leidt tot een zodanige verslechtering van de bereikbaarheid van hun bedrijven, dat de raad het bestemmingsplan niet heeft kunnen vaststellen.

Parkeren

18. Een aantal appellanten betoogt dat het bestemmingsplan ten onrechte beperkingen met zich brengt voor de parkeervoorzieningen. Volgens hen zijn reeds te weinig parkeerplaatsen in het gebied.

18.1. De Afdeling overweegt dat, wat er verder ook zij van een eventueel tekort aan parkeerplaatsen in de huidige situatie, het bestemmingsplan niet hoeft te voorzien in de oplossing voor een bestaand parkeerprobleem.

18.2. Vereniging van Autobedrijven Binckhorst, [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling betogen in het algemeen dat door de aanleg van de infrastructuur in het gebied niet kan worden voorzien in voldoende parkeerplaatsen. [appellant sub 39] betoogt dat zij vreest voor parkeeroverlast bij haar bedrijf ten gevolge van de parkeerdruk in het bestemmingsplangebied.

18.3. De Afdeling overweegt hieromtrent dat [appellant sub 39] buiten het bestemmingsplangebied in Binckhorst-Noord ligt. De parkeersituatie in de directe omgeving van [appellant sub 39] zal derhalve niet wijzigen. De overige hiervoor genoemde appellanten hebben wel gronden in het bestemmingsplangebied.

Aan een groot deel van de gronden die nodig zijn voor de aanleg van de nieuwe infrastructuur is de bestemming "Verkeer - uit te werken bestemming" toegekend. Binnen deze bestemming zijn ingevolge artikel 14, lid 14.1, aanhef en onder e, van de planregels na uitwerking parkeerplaatsen mogelijk. Wanneer het college van burgemeester en wethouders de uitwerkingsbevoegdheid toepast, moet hiervoor een aparte procedure worden doorlopen waarin alle belangen, waaronder ook het parkeerbelang, opnieuw worden afgewogen en waartegen belanghebbenden rechtsmiddelen kunnen aanwenden. Op voorhand bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat niet kan worden voorzien in voldoende parkeerplaatsen in het gebied.

Openbaar vervoer

19. [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling betogen dat in het bestemmingsplan in onvoldoende openbaar vervoersmogelijkheden is voorzien.

19.1. De raad stelt onder verwijzing naar de Haagse Nota Mobiliteit dat het streven erop is gericht een randstadrailverbinding over de Binckhorstlaan te realiseren.

19.2. Het bestemmingsplan voorziet niet in de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de inrichting van het openbaar vervoer in de desbetreffende regio. Dit betreft een bevoegdheid van het dagelijks bestuur van het Stadgewest Haaglanden, als concessieverlener van de plusregio Den Haag. Nu de beroepen in zoverre het bereik van het bestreden besluit te buiten gaat, is een inhoudelijke bespreking daarvan dan ook niet aan de orde.

Luchtkwaliteit

20. Een aantal appellanten heeft het bezwaar naar voren gebracht dat de Rotterdamsebaan en de bijbehorende infrastructuur zullen leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit in de omgeving.

[appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling betogen in hun zienswijzen op het deskundigenbericht dat de raad ten onrechte geen onderzoek heeft gedaan naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit, nu de Verlengde Regulusweg niet in de aanmelding bij het NSL is opgenomen. Naar de mening van appellanten kan met het NSL geen rekening worden gehouden nu dit eerst na het vaststellen van het bestemmingsplan in werking is getreden.

20.1. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat het gehele bestemmingsplan "Binckhorst (Nieuw Binckhorst-zuid)" als project dat in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging is opgenomen in het NSL. Volgens de raad bestaat geen reden om te twijfelen aan de resultaten van het NSL en kan worden aangenomen dat tijdig, dat wil zeggen voor PM10 in 2011 en NO2 op 1 januari 2015, aan de grenswaarden zal worden voldaan.

Voorts wijst de raad erop dat het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek slechts is bedoeld om de alternatieven van verschillende invullingen van de transformatie te onderzoeken en niet als juridische onderbouwing van het bestemmingsplan.

20.2. In titel 5.2 van de Wet milieubeheer zijn regels gesteld met betrekking tot de luchtkwaliteit.

Ingevolge artikel 5.12, eerste lid, van de Wet milieubeheer, voor zover hier van belang, stelt de minister van VROM (thans: Infrastructuur en Milieu) met betrekking tot de in bijlage 2 opgenomen grenswaarde die op of na het daarbij behorende tijdstip wordt overschreden of dreigt te worden overschreden, een programma vast dat is gericht op het bereiken van die grenswaarde.

Ingevolge artikel 5.12, tiende lid, aanhef en onder a, voor zover hier van belang, kan de minister het programma wijzigen indien naar zijn oordeel uit de rapportages, bedoeld in artikel 5.14, naar voren komt dat de effecten op de luchtkwaliteit van in het programma genoemde of beschreven ontwikkelingen, voorgenomen besluiten of maatregelen, niet of niet langer in redelijkheid kunnen worden gehanteerd bij de uitoefening van de in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d bedoelde bevoegdheden.

Ingevolge artikel 5.14 rapporteren de daartoe in een programma als bedoeld in artikel 5.12, eerste lid, of 5.13, eerste lid, aangewezen bestuursorganen jaarlijks voor 1 juli aan de minister van VROM (thans: Infrastructuur en Milieu) over de voortgang en uitvoering van een programma en de daarin opgenomen maatregelen, ontwikkelingen en besluiten, alsmede over de effecten daarvan op de luchtkwaliteit.

Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, samen met het tweede lid, onder c, - voor zover thans van belang - kan een bestemmingsplan dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, worden vastgesteld indien dit besluit is genoemd in een op grond van artikel 5.12, eerste lid, vastgesteld programma.

Ingevolge het derde lid, kort weergegeven en voor zover hier van belang, vindt wanneer artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van toepassing is, met betrekking tot de effecten van het desbetreffende besluit geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit plaats voor een in bijlage 2 opgenomen grenswaarde.

20.3. Anders dan een aantal appellanten betoogt, is het NSL, dat is vastgesteld op grond van artikel 5.12, eerste lid, van de Wet milieubeheer, op 1 augustus 2009, derhalve voor het nemen van het bestreden besluit, in werking getreden.

20.4. In het deskundigenbericht staat dat voor het onderhavige bestemmingsplan, zoals dat in zijn geheel is vastgesteld, twee projecten die als 'in betekenende mate' bijdragen aan de luchtverontreiniging in en rond de Binckhorst in het NSL zijn opgenomen. Dit betreffen de projecten Trekvliettracé met projectnummer 1497 en Binckhorst NSL met projectnummer 1441. Dit laatste project ziet op de transformatie van de Binckhorst van een bedrijventerrein naar een gemengd woon- en werkgebied. Nu dit geen doorgang zal vinden, behoeft dit project geen bespreking.

In het deskundigenbericht staat verder dat in het NSL als hoofdontsluiting of eventuele andere ontsluiting Binckhorstlaan, Maanweg, Regulusweg en Trekvliettunnel worden genoemd. In de nieuwe situatie ten gevolge van het bestemmingsplan is volgens het deskundigenbericht ook de Verlengde Regulusweg een belangrijke nieuwe (hoofd)ontsluiting. Deze ontsluiting wordt in de NSL-Monitoringstool en de NSL-Saneringstool niet in beeld gebracht. Gelet op de verwachte verkeersintensiteit van 41.134 motorvoertuigen per etmaal in de situatie 'Referentie 2020', die hoger is dan de bepalende grens van 12.000 motorvoertuigen per etmaal, had dit volgens het deskundigenbericht wel gemoeten.

20.5. Gelet op het voorgaande was de Verlengde Regulusweg ten tijde van het bestreden besluit niet opgenomen in het NSL en had ingevolge de Wet milieubeheer onderzoek plaats dienen te vinden naar de gevolgen van deze weg voor de luchtkwaliteit in de omgeving. De raad heeft zich ten tijde van het nemen van het bestreden besluit derhalve ten onrechte op het standpunt gesteld dat onderzoek naar de gevolgen van het bestemmingsplan op de luchtkwaliteit niet nodig was. [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling hebben dit betoog met betrekking tot het plandeel met de bestemming "Verkeer - uit te werken bestemming" ter plaatse van de Verlengde Regulusweg derhalve terecht voorgedragen.

De Afdeling overweegt dat in deze omstandigheid echter geen aanleiding wordt gevonden om de rechtsgevolgen van de plandelen die voorzien in de aanleg van de Verlengde Regulusweg niet in stand te laten en overweegt hiertoe als volgt.

20.6. Ingevolge artikel 5.12, vijfde lid, van de Wet milieubeheer, kort weergegeven en voor zover hier van belang, worden in het programma geen besluiten opgenomen indien het aannemelijk is dat deze besluiten een overschrijding of verdere overschrijding van een geldende grenswaarde tot gevolg hebben op het tijdstip waarop, met toepassing van het uitstel als bedoeld in artikel 22 van richtlijn 2008/50/EG, aan de in bijlage 2 opgenomen grenswaarden voor zwevende deeltjes (PM10) en stikstofdioxide (NO2) moet worden voldaan.

Ingevolge het twaalfde lid, voor zover hier van belang, kunnen bestuursorganen die het aangaat, na een daartoe strekkende melding aan de minister van VROM (thans: Infrastructuur en Milieu), een of meer in het eerste lid bedoelde programma genoemde of beschreven maatregelen, ontwikkelingen of besluiten wijzigen of vervangen, of een of meer maatregelen, ontwikkelingen of besluiten aan het programma toevoegen, indien bij de betreffende melding aannemelijk wordt gemaakt dat die gewijzigde, vervangende of nieuwe maatregelen, ontwikkelingen of besluiten per saldo passen binnen of in elk geval niet in strijd zijn met het programma.

20.7. In zijn brief van 30 juni 2011 heeft de raad aangegeven dat hij het verkeersmodel inclusief Verlengde Regulusweg ten behoeve van de Monitoringstool NSL heeft aangeleverd. De Afdeling stelt vast dat de Verlengde Regulusweg inmiddels als project 1505 in de Monitoringstool is opgenomen. Dit bezien in samenhang met de bepaling van artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, samen met het tweede lid, onder c, van de Wet milieubeheer, leidt tot het oordeel dat indien het bestemmingsplan thans zou worden vastgesteld, een afzonderlijk onderzoek naar de gevolgen van de Verlengde Regulusweg voor de luchtkwaliteit niet hoeft te worden uitgevoerd.

Nu het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek niet ten grondslag is gelegd aan het bestemmingsplan en slechts van belang was in het kader van het alternatievenonderzoek van de transformatie die thans geen doorgang meer zal vinden, overweegt de Afdeling dat de daartegen naar voren gebrachte bezwaren niet meer aan de orde hoeven te komen.

20.8. Exploitatiemaatschappij Hoeksche Waard en Transportbedrijf Van Vliet hebben bezwaren naar voren gebracht tegen het NSL. Zo zijn er volgens hen in het NSL maatregelen opgenomen waarvan de uitvoering niet vaststaat en is niet duidelijk of de voorgestelde maatregelen voldoende zijn om de grenswaarden voor de luchtkwaliteit te halen.

20.9. In de uitspraak van 31 maart 2010 in zaak nr. [200900883/1/H1](#) heeft de Afdeling overwogen dat een exceptieve toetsing van het NSL-besluit aan artikel 5.12 van de Wet milieubeheer mogelijk is. In het verlengde daarvan moet worden geoordeeld dat eveneens een exceptieve toetsing van de gemelde wijzigingen van het NSL met toepassing van artikel 5.12, twaalfde lid, mogelijk is.

Gelet op de aangevoerde beroepsgronden komt de exceptieve toetsing, gezien de eisen die in artikel 5.12, eerste en vijfde lid, van de Wet milieubeheer aan het NSL zijn gesteld, in dit geval erop neer dat moet worden beoordeeld of het NSL na opname van de Verlengde Regulusweg, gericht is op het bereiken van de grenswaarden en of aannemelijk kon worden geacht dat deze opname geen overschrijding of verdere overschrijding van de grenswaarden voor stikstofdioxide en zwevende deeltjes (PM10) veroorzaakt.

20.10. In dit verband overweegt de Afdeling dat het NSL ingevolge artikel 5.12 van de Wet milieubeheer gericht moet zijn op het bereiken van de in bijlage 2 van die wet opgenomen grenswaarden. De Wet milieubeheer voorziet via de in artikel 5.14 geregelde jaarlijkse rapportages over de voortgang en uitvoering van het programma, en de in artikel 5.12, tiende lid, opgenomen bevoegdheid om het programma aan te passen indien deze rapportages daartoe aanleiding geven, in een systeem waarbij het programma gericht blijft op het bereiken van de grenswaarden. Uit deze systematiek volgt naar het oordeel van de Afdeling dat het enkele feit dat de uitgangspunten die bij het opstellen van het programma zijn gebruikt gedurende de looptijd van het programma mogelijkerwijs bijstelling behoeven, niet meebrengt dat het programma in strijd is met artikel 5.12 van de Wet

milieubeheer. Wanneer geen adequate uitvoering wordt gegeven aan de in artikel 5.14 bedoelde jaarlijkse rapportages en de mogelijkheid om het programma naar aanleiding van die rapportages aan te passen, kan dit mogelijk meebrengen dat het programma niet langer kan worden geacht te zijn gericht op het bereiken van de grenswaarden. De Afdeling ziet geen grond voor het oordeel dat deze situatie zich op dit moment voordoet.

20.11. Exploitatiemaatschappij Hoeksche Waard en Transportbedrijf Van Vliet hebben niet aannemelijk gemaakt dat het redelijkerwijs niet mogelijk is de in bijlage 2 van de Wet milieubeheer gestelde grenswaarden op de betrokken data te halen. Dit betekent dat exceptieve toetsing van het NSL aan artikel 5.12 van de Wet milieubeheer niet tot de conclusie leidt dat het NSL buiten toepassing moet blijven. Uit artikel 5.16 van de Wet milieubeheer volgt dat geen afzonderlijke toetsing aan de in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden hoeft plaats te vinden. Deze grenswaarden vormen dus geen beletsel om de aanleg van de Rotterdamsebaan en de daarvoor benodigde wijzigingen van de infrastructuur doorgang te laten vinden.

Anders dan Exploitatiemaatschappij Hoeksche Waard en Van Vliet Transport betogen, bestaat in dit kader geen ruimte voor een aanvullende werking van een goede ruimtelijke ordening. De Wet milieubeheer is immers op deze situatie van toepassing en voorziet in een uitputtende regeling.

20.12. Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling in het aangevoerde geen aanleiding om de rechtsgevolgen van de plandelen met de bestemming "Verkeer - uit te werken bestemming" ter plaatse van de Verlengde Regulusweg niet in stand te laten.

21. Exploitatiemaatschappij Hoeksche Waard en Van Vliet Transport betogen dat niet wordt voldaan aan het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen), omdat in het bestemmingsplangebied gevoelige bestemmingen als bedoeld in dat Besluit op korte afstand van de Rijksweg en provinciale weg, zijn voorzien. Dit betoog faalt reeds omdat het bestemmingsplan nu de transformatie van bedrijventerrein naar een gemengd woon- en werkgebied geen doorgang zal vinden, niet voorziet in het bouwen, uitbreiden of wijzigen van gevoelige bestemmingen als bedoeld in dat Besluit.

Geluid

22. In de omstandigheid dat door het gewijzigde economische klimaat de transformatie van de Binckhorst van bedrijventerrein naar een gemengd woon- en werkgebied geen doorgang meer zal vinden en alleen de infrastructuur in het gebied zal wijzigen, heeft de raad aanleiding gezien om opnieuw onderzoek te laten uitvoeren naar de geluidgevolgen ten gevolge van de te wijzigen infrastructuur. Dit heeft geresulteerd in het rapport van DHV B.V. 'Reconstructie Binckhorstlaan (Rotterdamsebaan) en Verlengde Regulusweg' van mei 2011 (hierna: het akoestisch rapport). De gevolgen waren volgens de raad ook onderzocht in de autonome ontwikkeling in het MER Binckhorst maar in het akoestisch rapport komen deze gevolgen overzichtelijker naar voren, aldus de raad.

De Afdeling heeft appellanten de gelegenheid geboden om op het akoestisch rapport te reageren. [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling hebben van deze gelegenheid gebruik gemaakt.

22.1. In het akoestisch onderzoek staat dat het doel van het onderzoek is te bepalen of sprake is van een reconstructie als bedoeld in de Wet geluidhinder en/of overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Nu de transformatie van de Binckhorst van bedrijventerrein naar een gemengd woon- en werkgebied geen doorgang zal vinden, herleeft voor deze plandelen een aantal geluidgevoelige bestemmingen. In het akoestisch onderzoek is gekeken of het bestemmingsplan, waarvoor de raad thans nog doorgang wenst, gelet op deze geluidgevoelige bestemmingen, uitvoerbaar is.

Het akoestisch rapport is opgesteld volgens het Reken- en Meetvoorschrift 2006 (hierna: het RMV).

22.2. [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling betogen onder verwijzing naar de uitspraak van de Afdeling van 5 oktober 2000, in zaak nr. E03.99.0405 (aangehecht), dat de geluidbelasting in het akoestisch rapport ten onrechte niet op een hoogte van 5 m is berekend.

22.3. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat in het akoestisch rapport berekeningen zijn uitgevoerd op hoogtes van 1,5 m, 4,5 m en waar nodig op 7,5 m en dat dit conform het RMV is. Voornoemde appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat dit onjuist is en hebben evenmin aannemelijk gemaakt waarom in dit geval een andere beoordelingshoogte had moeten worden gekozen. De door voornoemde appellanten aangehaalde uitspraak betreft een ander toetsingskader dan het thans aan de orde zijnde toetsingskader voor wegverkeerslawaaï.

22.4. [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling betogen voorts dat in het akoestisch onderzoek de geluidbelasting is berekend voor de verkeerde jaren.

22.5. Ingevolge artikel 3.2, eerste lid, aanhef en onder a, van het RMV wordt bij de bepaling van het equivalente geluidniveau vanwege een weg rekening gehouden met de maatgevende verkeersintensiteiten van de onderscheiden categorieën motorvoertuigen.

Onder maatgevende verkeersintensiteit wordt daarbij ingevolge artikel 3.1, eerste lid, van het RMV verstaan: verkeersintensiteit, zoals die in het voor de geluidbelasting bepalende jaar, gemiddeld over een representatief tijdvak optreedt. Volgens de toelichting bij artikel 3.1, eerste lid, kan bij een reconstructie het tiende jaar na de reconstructie in beginsel als het voor de geluidbelasting bepalende jaar worden aangehouden.

22.6. In het akoestisch rapport staat dat voor de Rotterdamsebaan in de huidige situatie is uitgegaan van cijfers in 2010 en voor de wegen die in de huidige situatie op het tracé van de Verlengde Regulusweg liggen zijn cijfers aangeleverd voor het jaar 2011.

Voorts staat in het akoestisch rapport dat is uitgegaan van het jaar 2020 als het voor de geluidbelasting bepalende jaar. Deze cijfers zijn afkomstig uit het akoestisch onderzoek dat is verricht in het kader van het MER Binckhorst. In deze verkeerscijfers is naast de invloed van de infrastructurele wijzigingen ook de verkeersaantrekkende werking van de realisatie van woningen en kantoren in Binckhorst-Zuid opgenomen. Omdat het bestemmingsplan niet meer voorziet in de realisatie van deze woningen en kantoren, kunnen de gebruikte verkeerscijfers als worstcase worden beschouwd, aldus het akoestisch onderzoek.

22.7. Niet in geschil is dat de aanleg en reconstructie van de wegen in het bestemmingsplangebied enige jaren in beslag zal nemen en dat derhalve de maatgevende verkeersintensiteit niet voor het jaar 2020 berekend had moeten worden. [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling hebben echter niet aannemelijk gemaakt dat het verkeer 10 jaar na de aanleg en reconstructie zodanig zal zijn toegenomen ten opzichte van het jaar 2020 dat de raad bij de bepaling van het equivalente geluidniveau vanwege de wegen niet met de gehanteerde verkeersintensiteiten rekening mocht houden. Hierbij acht de Afdeling van belang dat voor het jaar 2020 is gerekend met verkeersintensiteiten die uitgaan van de bouw van ruim 4.200 woningen en 130.000 m² kantoorruimte. Nu deze functies niet meer zullen worden gerealiseerd kunnen de gebruikte verkeersintensiteiten als worstcase-scenario worden aangemerkt.

22.8. [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling betogen dat ten onrechte een aftrek van 5 dB wordt toegepast omdat de aftrek als bedoeld in artikel 110g van de Wet geluidhinder ten eerste niet van toepassing is bij de vraag of sprake is van een reconstructie en ten tweede omdat de maximumsnelheid op de Rotterdamsebaan 70 km/uur bedraagt. Voorts voeren zij aan dat in het akoestisch onderzoek ten onrechte geen rekening is gehouden met de omstandigheid dat in het bestemmingsplangebied saneringswoningen staan. Voor die woningen mag volgens hen de aftrek als bedoeld in artikel 110g van de Wet geluidhinder niet worden toegepast.

22.9. De raad stelt dat ter bepaling of sprake is van een reconstructie van belang is dat voor alle peiljaren eenzelfde uitgangspunt wordt gehanteerd. Dat is ook gebeurd, aldus de raad.

22.10. Ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder stelt onze Minister regels op grond waarvan telkens voor een bepaalde periode, al naar gelang de geluidproductie van motorvoertuigen in de betrokken periode hoger ligt dan voor de toekomst redelijkerwijs is te verwachten, bij de berekening en meting van de geluidsbelasting van de gevel van woningen of van andere geluidsgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidsgevoelige terreinen op het resultaat een door hem bepaalde aftrek van niet meer dan 5 dB wordt toegepast.

Ingevolge artikel 3.6 van het RMV bedraagt de ingevolge artikel 110g van de wet toe te passen aftrek op de volgens artikel 3.7, onder c, bepaalde waarde van het equivalente geluidsniveau, vanwege een weg, van de gevel van woningen of van andere geluidsgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidsgevoelige terrein:

- a. 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur bedraagt;
- b. 5 dB voor de overige wegen;
- c. 0 dB bij toepassing van artikel 2.3 van het Bouwbesluit 2003 en bij toepassing van de artikelen 111, tweede en derde lid, 111a, 112 en 113 van de wet.

Ingevolge artikel 3.7 worden voor de berekening van het akoestisch effect van een wijziging op of aan een weg, in afwijking van artikel 1.3, de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- a. (...);
- b. voor de heersende waarde van de geluidsbelasting wordt gerekend met het onafgeronde getal, waarbij uitvoering is gegeven aan artikel 3.6;
- c. voor de geluidsbelasting in het toekomstige maatgevende jaar wordt gerekend met het onafgeronde getal, waarbij uitvoering is gegeven aan artikel 3.6.

Ingevolge artikel 111, derde lid, van de Wet geluidhinder treft het college van burgemeester en wethouders, indien met betrekking tot de gevels van woningen waarvan de geluidsbelasting vanwege de weg op 1 maart 1986 hoger was dan 55 dB(A) en met toepassing van artikel 90, tweede lid, een hogere geluidsbelasting dan 48 dB,

vanwege de weg als de ten hoogste toelaatbare is vastgesteld, met betrekking tot de geluidwering van die gevels maatregelen om te bevorderen dat de geluidsbelasting binnen de woning bij gesloten ramen ten hoogste 43 dB bedraagt.

22.11. Uit artikel 3.7, gelezen in samenhang met artikel 3.6, van het RMV volgt dat de aftrek als bedoeld in artikel 110g mag worden toegepast bij de berekening of sprake is van een reconstructie als bedoeld in die wet. Het betoog faalt in zoverre.

In het akoestisch onderzoek staat dat in de huidige situatie voor de Binckhorstlaan wordt uitgegaan van een maximumsnelheid van 50 km/uur en dat dit in de toekomstige situatie ook zal gelden voor de Rotterdamsebaan en de Verlengde Regulusweg. In de tunnel zal een maximumsnelheid gelden van 70 km/uur. De raad heeft uiteengezet dat de maximumsnelheid op de Rotterdamsebaan binnen de bebouwde kom 50 km/uur zal bedragen en dat alleen in de tunnel een maximumsnelheid van 70 km/uur zal worden gehanteerd. Gelet hierop is in het akoestisch onderzoek terecht uitgegaan van een aftrek van 5 dB wat betreft het deel van de Rotterdamsebaan waarvoor een maximumsnelheid van 50 km/uur geldt.

Voorts staat in het akoestisch onderzoek dat de zogenaamde Vestiaoningen, gelegen aan de Binckhorstlaan en de Vestaweg, nog te saneren woningen zijn, die bij VROM zijn gemeld maar dat daarvoor nog geen grenswaarden na sanering zijn vastgesteld. Gelet hierop is in het akoestisch onderzoek terecht het regime van de Wet geluidhinder toegepast voor woningen, inclusief de aftrek als bedoeld in artikel 110g van de Wet geluidhinder.

22.12. Voorts voeren [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling aan dat ten onrechte de woningen aan de Trekweg niet in het akoestisch rapport zijn betrokken.

Hieromtrent overweegt de Afdeling dat deze woningen op ongeveer 300 m van de Rotterdamsebaan liggen en dat naar de geluidsbelasting op deze woningen onderzoek is gedaan in het kader van het MER Binckhorst. Daarin is geconcludeerd dat na de aanleg van de Rotterdamsebaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB kan worden voldaan.

22.13. Verder voeren [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling aan dat in het akoestisch rapport ten onrechte geen rekening is gehouden met de aanleg van het verkeersplein, en ten onrechte in het akoestisch onderzoek slechts aannames zijn opgenomen.

22.14. De verbeelding en de regels voorzien in de mogelijkheid om na het toepassen van een wijzigingsbevoegdheid het kruispunt ter plaatse van de Binckhorstlaan en de Mercuriusweg te wijzigen in een verkeersplein.

22.15. In het akoestisch rapport staat dat daarin niet is ingegaan op de gevolgen van het realiseren van een verkeersplein via de in het bestemmingsplan opgenomen wijzigingsbevoegdheid. Via een kwantitatieve beschouwing is aangegeven wat de gevolgen zijn van het realiseren van een verkeersplein voor het geluid. Hieruit volgt dat geen strijd met de Wet geluidhinder zal optreden, aldus het akoestisch rapport.

22.16. Ter zitting van 17 september 2012 heeft de raad uiteengezet dat ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan nog geen zekerheid bestond over de uitvoering van het verkeersplein en dat er daarom voor is gekozen een wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan op te nemen. Thans bestaat volgens de raad meer duidelijkheid over de verwachte inrichting van het verkeersaansluitingen. Omdat de Verlengde Regulusweg niet via het verkeersplein zal worden aangesloten op de Neherkade maar via de Spoorweg een aansluiting op de Binckhorstlaan zal krijgen, zal de aansluiting van de Mercuriusweg op de Binckhorstlaan kleiner worden aangelegd dan eerder werd verwacht.

22.17. Het voorgaande in aanmerking nemende, ziet de Afdeling in hetgeen is aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat in het akoestisch onderzoek is uitgegaan van een scenario dat niet representatief is voor de maximale planologische mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt voor de aanleg van het verkeersplein. Nu het een wijzigingsbevoegdheid op uit te werken plandelen betreft en geen directe bestemming, heeft de raad zich kunnen baseren op de beschouwing die in het akoestisch onderzoek is opgenomen en bestond geen aanleiding om verdergaande berekeningen te maken. Voornoemde appellanten hebben de conclusie, dat geen strijd met de Wet geluidhinder zal optreden, niet inhoudelijk bestreden. Het betoog van [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling faalt derhalve.

22.18. Over het betoog van [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling dat in het akoestisch onderzoek ten onrechte geen rekening is gehouden met de in het bestemmingsplangebied aanwezige woonboten, overweegt de Afdeling als volgt. De raad heeft zich terecht op het standpunt gesteld dat een woonboot geen gevoelige bestemming is als bedoeld in de Wet geluidhinder. Dit laat onverlet dat uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening dient te worden bezien of ter plaatse van de woonboten voor het aspect geluid kan worden voorzien in een goed woon- en leefklimaat.

In dit verband heeft de raad zich op het standpunt gesteld dat de woonboten liggen ter hoogte van de Jupiterkade en in de autonome situatie reeds effecten ondervinden van verkeer op de Binckhorstlaan. Ter hoogte van de brug

over de Binckhorsthaven, nabij de woonboten, is de tunnel van de Rotterdamsebaan voorzien zodat de geluidssituatie ter hoogte van de woonboten ten opzichte van de autonome ontwikkeling verbetert, aldus de raad. Gelet hierop heeft de raad de geluidgevolgen voor de woonboten in het kader van een goede ruimtelijke ordening bij het bestreden besluit betrokken. Het betoog faalt.

23. [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling betogen dat het bestemmingsplan voorziet in een directe mogelijkheid tot de aanleg van wegen en dat ten onrechte geen hogere geluidgrenswaarden zijn vastgesteld bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

23.1. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat hogere geluidgrenswaarden, indien nodig, zullen worden vastgesteld bij de vaststelling van de uitwerkingsplannen.

23.2. Anders dan [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling betogen voorziet het bestemmingsplan niet in een directe mogelijkheid om de infrastructuur te wijzigen. Dit is eerst mogelijk na het uitwerken van de bestemming "Verkeer - uit te werken".

Ingevolge artikel 76, eerste lid, van de Wet geluidhinder, zoals dit luidde ten tijde van het nemen van het bestreden besluit, worden bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden, behorende tot een zone als bedoeld in artikel 74, ter zake van de geluidsbelasting, vanwege de weg waarlangs die zone ligt, van de gevel van woningen, van andere geluidsgevoelige gebouwen en van geluidsgevoelige terreinen binnen die zone de waarden in acht genomen, die ingevolge artikel 82 en 100 als de ten hoogste toelaatbare worden aangemerkt. Gelet op deze bepaling heeft de raad zich ten onrechte op het standpunt gesteld dat eventueel vast te stellen hogere waarden voor de dienstwoningen op de begraafplaats eerst bij het vaststellen van een uitwerkingsplan dienen te zijn vastgesteld. [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en De Raad Bouwontwikkelingen hebben dit betoog terecht voorgedragen. De Afdeling overweegt dat hierin echter geen aanleiding wordt gevonden om de rechtsgevolgen van de plandelen die voorzien in de aanleg van de Rotterdamsebaan en de bijbehorende infrastructuur niet in stand te laten en overweegt hiertoe als volgt.

23.3. Met de inwerkingtreding van de Crisis- en herstelwet is per 31 maart 2010 ook de Wet geluidhinder op een aantal onderdelen gewijzigd. Zo luidt artikel 76, eerste lid, van de Wet geluidhinder per 31 maart 2010:

"Bij de vaststelling van een bestemmingsplan of van een wijzigings- of uitwerkingsplan als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onder a of b, van de Wet ruimtelijke ordening dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden, behorende tot een zone als bedoeld in artikel 74, worden ter zake van de geluidsbelasting, vanwege de weg waarlangs die zone ligt, van de gevel van woningen, van andere geluidsgevoelige gebouwen en van geluidsgevoelige terreinen binnen die zone de waarden in acht genomen, die ingevolge artikel 82 en 100 als de ten hoogste toelaatbare worden aangemerkt."

Op grond van ten tijde van deze uitspraak geldende wetgeving is het standpunt van de raad zoals weergegeven in 23.1 derhalve juist.

24. [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling hebben voorts bezwaren naar voren gebracht over de wijze van berekenen van de geluidsbelasting op de Anthonie Fokkerschool en de HTS. Voorts betogen zij dat niet aan de maximaal vast te stellen hogere grenswaarden voor beide scholen kan worden voldaan.

24.1. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat ter plaatse feitelijk geen scholen meer bestaan en dat de gemeente niet voornemens is om ter plaatse scholen te openen. In zoverre staan de scholen niet in de weg aan de realisering van de Rotterdamsebaan en de Verlengde Regulusweg, aldus de raad.

24.2. Hieromtrent overweegt de Afdeling dat de percelen voor de Anthonie Fokkerschool en de HTS liggen in het deel van het bestemmingsplan dat voorziet in de transformatie van de Binckhorst van bedrijventerrein naar een gemengd woon- en werkgebied. Nu deze transformatie geen doorgang zal vinden en de Afdeling deze plandelen zal vernietigen zonder dat daarvoor de rechtsgevolgen in stand blijven, herleven de bestemmingen zoals die golden in het bestemmingsplan "Binckhorst", vastgesteld door de raad bij besluit van 26 januari 1989 en goedgekeurd door het college van gedeputeerde staten van Zuid-Holland bij besluit van 19 september 1989 (hierna: het oude bestemmingsplan "Binckhorst"). In het oude bestemmingsplan "Binckhorst" was aan deze plandelen de bestemming "Bijzondere doeleinden - scholen" toegekend. Op grond van artikel 10 van de voorschriften van het oude bestemmingsplan "Binckhorst" waren die gronden bestemd voor technisch onderwijs en daarbij behorende administratieve voorzieningen. Voorts waren aan beide plandelen wijzigingsbevoegdheden toegekend waardoor de bestemming kon worden gewijzigd in een bedrijfsbestemming.

De Afdeling overweegt dat ten gevolge van het vernietigen van de plandelen die voorzien in de transformatie, de gevoelige bestemmingen van de scholen herleven en dat in de nabijheid en deels op deze plandelen de nieuwe infrastructuur op de Binckhorst is voorzien. Ter zitting van 17 september 2012 heeft de raad uiteengezet dat onvoldoende zeker is of in deze situatie aan de normen uit de Wet geluidhinder kan worden voldaan. Voorts heeft de raad tijdens die zitting uiteengezet dat de raad voornemens is om voor die plandelen een bestemmingsplan vast te stellen dat niet voorziet in een geluidsgevoelige bestemming. Ten tijde van de zitting van 17 september 2012 was dit nog niet gebeurd.

Gelet op het voorgaande hebben [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling deze bezwaren terecht aangedragen. De Afdeling ziet hierin echter geen aanleiding om de rechtsgevolgen van de plandelen die voorzien in de Rotterdamsebaan en de bijbehorende infrastructuur niet in stand te laten. Daartoe overweegt de Afdeling dat aan de raad de opdracht wordt gegeven om voor 1 september 2013 voor de plandelen van de Antonie Fokkerschool en de HTS een nieuw bestemmingsplan vast te stellen waarop geen geluidsgevoelige bestemmingen zijn toegestaan. Tot die tijd treft de Afdeling een voorlopige voorziening inhoudende dat op die plandelen geen onderwijsfuncties of andere geluidsgevoelige functies mogen worden uitgeoefend. De Afdeling acht niet aannemelijk dat belanghebbenden daardoor in hun belangen worden geschaad, nu de gemeente eigenaar is van de gronden en de daarop aanwezige bebouwing.

Externe veiligheid; risicovolle inrichtingen

25. [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling betogen dat in strijd met de Circulaire Gevaarlijke Stoffen geen onderzoek heeft plaatsgevonden naar het plaatsgebonden risico en groepsrisico ten gevolge van gevaarlijke stoffen over de A12. Ook is geen rekening gehouden met de risicovolle inrichtingen die niet zullen worden verplaatst.

25.1. De raad heeft tijdens de zitting van 17 september 2012 uiteengezet dat één risicovolle inrichting, zijnde een tankstation aan de Binckhorstlaan, ten gevolge van het bestemmingsplan zal verdwijnen. Het tankstation op de Maanweg blijft ter plaatse bestaan en in Binckhorst-Noord, derhalve buiten het plangebied, is een derde tankstation gevestigd.

25.2. De Afdeling overweegt dat aan het plandeel Binckhorstlaan 127 waarop het tankstation van MultiRent en andere is gevestigd, de bestemming "Verkeer - uit te werken bestemming" is toegekend. Ingevolge de planregels is het binnen deze bestemming niet toegestaan om een tankstation te exploiteren. Het tankstation op de Maanweg is wel als zodanig bestemd. Het bestemmingsplan, zoals dat thans nog ter beoordeling voorligt, voorziet, zoals de raad terecht betoogt, niet in nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten in de omgeving van dat tankstation. Voorts hebben [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling niet aannemelijk gemaakt dat in het plangebied niet aan de toepasselijke normen wat betreft de externe veiligheid kan worden voldaan. In de enkele stelling van [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling dat Dyckerhoff Basal en Betoncentrale Fabriton ook als een risicovolle inrichting moet worden aangemerkt, ziet de Afdeling geen aanleiding voor een ander oordeel.

Externe veiligheid; vervoer van gevaarlijke stoffen

26. Het bestemmingsplangebied grenst aan de A12. Over deze weg vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats, waarbij het vervoer van LPG volgens het deskundigenbericht maatgevend is. De raad heeft bij de beoordeling van de externe veiligheid ten gevolge van vervoer van gevaarlijke stoffen de circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' (hierna: de circulaire risiconormering) tot uitgangspunt genomen. Hieruit volgt dat het niet altijd noodzakelijk is om een kwantitatieve risicoanalyse uit te voeren en dat een eerste indruk van het risiconiveau kan worden verkregen door het aantal transportbewegingen per jaar te vergelijken met de drempelwaarden als opgenomen in de 'Guidelines for Quantitative Risk Assessment' (het zogenoemde Paarse Boek). Als het aantal transportbewegingen per jaar lager is dan de drempelwaarde in het Paarse Boek, is het niet noodzakelijk om de externe veiligheidsrisico's te kwantificeren, aldus de circulaire risiconormering.

26.1. In het MER Binckhorst staat dat het aantal transporten LPG over de A12 zowel in de huidige situatie en autonome ontwikkeling 901 per jaar bedraagt.

26.2. Uit het Paarse Boek volgt dat geen sprake is van een contour buiten de transportroute voor het plaatsgebonden risico indien het aantal transporten van LPG per jaar over een snelweg minder dan 6.500 bedraagt. Uit tellingen van Rijkswaterstaat blijkt dat voor LPG in het jaar 2010 sprake is van een jaarintensiteit van 830 transporten over de A12 ter hoogte van het plangebied. Voor de bepaling van het groeipercentage van gevaarlijke stoffen in het algemeen wordt het rapport 'Toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg 2007' van het voormalige ministerie van Verkeer en Waterstaat gehanteerd. Op basis van dit rapport is de verwachte groei voor het wegvervoer van gevaarlijke stoffen in de jaren 2020 en 2040 ten opzichte van het jaar 2006 0%.

26.3. Gelet op het voorgaande is bij de besluitvorming uitgegaan van een hoger aantal transporten van LPG over de A12 dan er in werkelijkheid plaatsvindt. Voorts is in overeenstemming met het rapport 'Toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg 2007' ervan uitgegaan dat er geen groei zal zijn van het aantal transporten. Gelet hierop heeft de raad zich terecht op het standpunt kunnen stellen dat het aantal transporten met LPG over de A12 ter plaatse van het plangebied onder de drempelwaarde blijft en dat daarom in redelijkheid geen nader onderzoek naar het plaatsgebonden risico ten gevolge van vervoer van LPG over de A12 noodzakelijk is.

26.4. In het MER Binckhorst staat over het groepsrisico ten gevolge van het vervoer van LPG over de A12 vermeld dat er waarschijnlijk wel een overschrijding van de oriëntatiewaarde plaatsvindt. Tijdens de zitting van 23 mei 2011 heeft de raad gemotiveerd naar voren gebracht dat dit aan de hand van een globale berekening is vastgesteld en dat daarbij op alle punten is uitgegaan van een worstcase-scenario. Zo zijn er minder transporten met LPG dan waarvan is uitgegaan en is ook de personendichtheid gemiddeld veel lager dan waarvan is uitgegaan

omdat is gerekend met de hoogste personendichtheid ter plaatse van de bestemming "Kantoor" maar dat op de overige plandelen langs de A12 de personendichtheid veel lager is. Gelet hierop ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad gehouden was nader onderzoek te doen naar het groepsrisico ten gevolge van het vervoer van LPG over de A12.

Externe veiligheid: gasleidingen

27. Met betrekking tot het betoog van Exploitiemaatschappij Hoeksche Waard en Transportbedrijf van Vliet dat de raad ten onrechte geen rekening heeft gehouden met een ontwerpbesluit inzake gastransportleidingen, overweegt de Afdeling dat de raad zich dient te baseren op het recht dat geldt ten tijde van het nemen van het bestreden besluit. Voornoemde appellanten doelen op het Besluit externe veiligheid buisleidingen dat op 1 januari 2011 in werking is getreden. Nu dat Besluit ten tijde van het nemen van het bestreden besluit nog niet in werking was getreden, heeft de raad dat besluit terecht niet van toepassing geacht.

27.1. Enkele appellanten betogen dat de gasleidingen in het plangebied niet juist in het bestemmingsplan zijn weergegeven en dat het bestemmingsplan niet waarborgt dat geen woningen of bijzondere objecten nabij de gasleidingen worden gerealiseerd.

Voorts betogen enkele appellanten dat het uitoefenen van de wijzigingsbevoegdheid van de aanduiding "wro-zone - wijzigingsbevoegdheid 4" ten onrechte afhankelijk is gesteld van de verlegging of inkorting van de aardgasleiding ter hoogte van de Mercuriusweg en dat ten onrechte niet duidelijk is wat de plannen zijn voor de aardgasleiding. Ook betoogt een aantal appellanten dat het realiseren van de Verlengde Regulusweg ten onrechte afhankelijk is van het verleggen of inkorten van de gasleidingen.

27.2. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat de aardgasleidingen juist in het bestemmingsplan zijn weergegeven en dat de in het bestemmingsplan opgenomen wijzigingsbevoegdheden het bestaande tracé van de aardgasleiding volgen. De bestaande aardgasleiding die ligt in wijzigingsbevoegdheid 5 kan niet worden gehandhaafd in verband met de aanleg van de Rotterdamsebaan. Door de verplaatsing van het aardgasverdeelstation kunnen voor de realisatie van de Rotterdamsebaan de aanwezige buisleidingen worden afgekoppeld, aldus de raad.

27.3. In het plangebied liggen twee aardgasleidingen. Dit betreffen de gasleiding met een diameter van 20 inch en een druk van 40 bar (W-536-01-KR-001) die vanaf het aardgasverdeelstation wijzigt in een gasleiding van 12 inch en een gasleiding met een diameter van 4 inch en een druk van 40 bar (W-536-03-KR-001).

Aan deze gronden is de bestemming "Leiding - Gas dubbelbestemming" toegekend. In het deskundigenbericht staat dat de feitelijke ligging van de gasleidingen overeenkomt met de toegekende dubbelbestemming. Dit is door appellanten niet gemotiveerd bestreden. Het betoog dat de ligging van de aardgasleidingen niet zou overeenkomen met de planologische situatie, faalt derhalve.

27.4. De raad heeft zich bij het nemen van het bestreden besluit onder meer gebaseerd op de circulaire 'Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen' (hierna: de circulaire aardgastransportleidingen). Aan de bestemming "Leiding - Gas dubbelbestemming" wordt inhoud gegeven in artikel 17 van de regels van het bestemmingsplan.

De in artikel 17, lid 17.1, van de regels van het bestemmingsplan weergegeven veiligheidszones en toetsingsafstanden zijn in overeenstemming met de in de in de circulaire aardgastransportleidingen opgenomen afstanden.

Ingevolge de circulaire aardgastransportleidingen is het uitgangspunt van de regeling de zogenaamde toetsingsafstand. Het streven dient erop gericht te zijn deze toetsingsafstand aan te houden. In de praktijk zal dit niet altijd mogelijk zijn. Daarom is in de regeling tevens vermeld welke minimum-afstanden (de bebouwingsafstanden) gelden indien de toetsingsafstand niet gerealiseerd wordt, aldus de circulaire aardgastransportleidingen.

Ingevolge de verbeelding heeft de strook grond met de bestemming "Leiding - Gas" een breedte van 8 m. Gelet op de bouwregels in artikel 17, lid 17.2, van de regels van het bestemmingsplan voorziet het bestemmingsplan niet in de mogelijkheid om binnen de in de circulaire aardgastransportleidingen opgenomen veiligheidszone van 4 m woningbouw of de bouw van bijzondere objecten op te richten. Evenmin voorziet het bestemmingsplan in de mogelijkheid om binnen de in de circulaire aardgastransportleidingen opgenomen toetsingsafstand van de aardgasleidingen nieuwe woningbouw of de bouw van nieuwe bijzondere objecten op te richten. In dit verband overweegt de Afdeling dat het bestemmingsplan wat betreft de bestemming "Gemengd - uit te werken bestemming" na de vernietiging van een deel van de planregels niet meer voorziet in de mogelijkheid om nieuwe woningen op te richten en dat binnen de plandelen met de bestemmingen "Maatschappelijk" en "Kantoor" geen nieuwe woningbouw en bouw van nieuwe bijzondere objecten als bedoeld in de circulaire aardgastransportleidingen, zijn voorzien.

27.5. Aan de plandelen met de dubbelbestemming "Leiding - Gas dubbelbestemming" zijn tevens de bestemmingen "Verkeer - uit te werken bestemming" en "Groen - uit te werken bestemming" en de aanduidingen "wro-zone - wijzigingsgebied 5" en "wro-zone - wijzigingsgebied 6" toegekend.

Ingevolge artikel 17, lid 17.5, van de planregels kan het college van burgemeester en wethouders ter plaatse van de aanduidingen "wro-zone - wijzigingsgebied 5" en "wro-zone - wijzigingsgebied 6" de aanwezige dubbelbestemming "Leiding - Gas" van de verbeelding geheel of gedeeltelijk verwijderen mits de aanwezige aardgasleiding feitelijk buiten gebruik is gesteld en nadat vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de beheerder van de betrokken aardgasleiding.

27.6. Met betrekking tot het betoog dat onduidelijk is wat er met de aardgasleidingen in het bestemmingsplangebied gaat gebeuren, overweegt de Afdeling dat uit onder meer de toelichting op het bestemmingsplan volgt dat de raad voornemens is om de aardgasleidingen uit het bestemmingsplangebied te weren. Als gevolg van de verplaatsing van het aardgasverdeelstation naar een locatie nabij de Maanweg, zullen de aanwezige buisleidingen vooruitlopend op de realisering van de Rotterdamsebaan worden afgekoppeld. De wijzigingsbevoegdheid voor wijzigingsgebied 5 voorziet in de mogelijkheid om de aanwezige buisleiding voor de realisatie van de Rotterdamsebaan af te doppen. De buisleiding die aanwezig is ter plaatse van wijzigingsgebied 6 is nodig voor de daar aanwezige asfaltcentrale. Zolang de asfaltcentrale in het plangebied aanwezig is, voorziet het plan in de aanwezigheid van de buisleiding, aldus de toelichting op het bestemmingsplan.

27.7. Aan een groot deel van de huidige Mercuriusweg is de bestemming "Verkeer - uit te werken bestemming" toegekend met de aanduiding "Wro-zone - wijzigingsbevoegdheid 4". Deze aanduiding is eveneens toegekend aan de plandelen ten noorden grenzend aan de Mercuriusweg waaraan de bestemming "Groen - uit te werken bestemming" is toegekend.

Ter plaatse van de Mercuriusweg ligt geen aardgasleiding.

Ingevolge artikel 24, onder f, van de planregels kan het college van burgemeester en wethouders ter plaatse van de aanduiding "wro-zone - wijzigingsbevoegdheid 4" de voor "Groen - uit te werken bestemming" en/of "Verkeer - uit te werken bestemming" aangewezen gronden onderling wijzigen, mits het profiel van de weg ongewijzigd blijft.

Gelet op deze planregel is het uitoefenen van de wijzigingsbevoegdheid niet afhankelijk van het verwijderen van de aardgasleiding.

Voorts hebben appellanten niet aannemelijk gemaakt dat de bestemming "Leiding - Gas dubbelbestemming" in de weg staat aan de aanleg van de Verlengde Regulusweg. Het betoog kan reeds daarom niet slagen.

Bodem

28. Een aantal appellanten betoogt dat niet duidelijk is of de aanwezige vervuilde grond gesaneerd zal worden. In het MER Binckhorst staat volgens hen dat dit wel zal gebeuren, terwijl op een informatieavond is gezegd dat de grond om de gasfabriek niet zal worden gesaneerd.

Hieromtrent overweegt de Afdeling dat in het MER Binckhorst bij de autonome ontwikkeling slechts staat dat de bodemkwaliteit zal worden afgestemd op de gebruiksfuncties op plaatsen waar ontwikkeling plaatsvindt en dat er in de autonome ontwikkeling maar op beperkte schaal ontwikkelingen worden verwacht. Voorts zal in een aantal spoedeisende gevallen sanering plaatsvinden. In het MER Binckhorst staat dat dit bijvoorbeeld plaats zal vinden bij (voormalige) chemische wasserijen, benzinestations en brandstoffenhandels. Voorts wijst de Afdeling erop dat de door appellanten bedoelde gasfabriek ligt in het gebied Binckhorst-Noord dat niet in onderhavig plangebied ligt.

29. Een aantal appellanten betoogt dat in het MER Bereikbaarheid ten onrechte geen aandacht is besteed aan het Besluit Bodemkwaliteit en de bodemkwaliteitskaart en het bodembeheerplan van de gemeente Leidschendam-Voorburg. Hierdoor is het bestemmingsplan volgens hen niet gebaseerd op de juiste regelgeving noch op het juiste beleidskader.

29.1. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat met de gevolgen van het Besluit Bodemkwaliteit in relatie tot het al dan niet saneren van de bodem in de Binckhorst bij het bestreden besluit rekening is gehouden. Voorts ligt het onderhavige plangebied niet in de gemeente Leidschendam-Voorburg en verzet het bodembeleid van deze gemeente zich niet tegen de bevindingen in het MER Bereikbaarheid, aldus de raad.

29.2. Niet in geschil is dat in het deelrapport 'Bodem' van het MER Bereikbaarheid geen rekening is gehouden met het Besluit Bodemkwaliteit. In dit deelrapport staat dat daarin met name rekening is gehouden met de Wet Bodembescherming, het Bouwstoffenbesluit, de Vrijstellingsregeling gemeente Den Haag en het Besluit melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen. Het MER Bereikbaarheid dateert evenals het deelrapport 'Bodem' van mei 2007 terwijl het Besluit Bodemkwaliteit gedeeltelijk eerst inwerking is getreden op 1 januari 2008. Het toetsingskader ten tijde van het uitvoeren van het bodemonderzoek ten behoeve van het MER Bereikbaarheid werd derhalve niet gevormd door het Besluit Bodemkwaliteit. Voorts heeft de raad bij de vaststelling van het bestemmingsplan zich wat betreft het aspect bodem blijkens de toelichting op het bestemmingsplan tevens gebaseerd op het Besluit Bodemkwaliteit. Gelet hierop bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat het bestemmingsplan is gebaseerd op onjuiste regelgeving.

Voorts overweegt de Afdeling dat de raad rekening heeft gehouden met het bodembeleid van de gemeente Leidschendam-Voorburg. In de enkele stelling dat het bodembeleid van deze gemeente zich verzet tegen de

bevindingen in het MER Bereikbaarheid ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat het bestemmingsplan in strijd met dat beleid is vastgesteld.

Financiële uitvoerbaarheid

30. [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed, [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling, Exploitatiemaatschappij Hoeksche Waard en Transportbedrijf van Vliet betogen dat ook de plandelen die voorzien in de aanleg van een deel van de Rotterdamsebaan en bijbehorende wijzigingen in de bestaande infrastructuur niet financieel uitvoerbaar zijn.

[appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed en [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling voeren in dit verband aan dat de kosten hoger zijn dan begroot en dat er een tekort is van ruim 88 miljoen euro. Voorts wijzen zij erop dat geen rekening is gehouden met de verhoging van het btw-tarief per 1 oktober 2012.

30.1. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat de plandelen die voorzien in de aanleg van een deel van de Rotterdamsebaan, zoals aangegeven op de kaart, en de bijbehorende wijzigingen in de bestaande infrastructuur financieel uitvoerbaar zijn.

30.2. De kosten voor het realiseren van de Verlengde Regulusweg zijn volgens de raad geraamd op ongeveer 15 tot 25 miljoen euro en voor de verplaatsing van het aardgasverdeelstation op ongeveer 2 miljoen euro. Volgens de raad worden deze bedragen gedekt door de Reserve Grote Projecten die in het IpSO 2011 is opgenomen. Tijdens de zitting van 23 mei 2011 heeft de raad aangegeven dat 28,6 miljoen is gereserveerd voor de verplaatsing van het aardgasverdeelstation en het realiseren van de Verlengde Regulusweg. Ten slotte is volgens de raad voor de aanpassing van de Neherkade (inclusief de aansluiting op de Mercuriusweg) een kostenraming opgesteld van ongeveer 80 miljoen euro. Bij besluit van het college van burgemeester en wethouders van 12 oktober 2010 is de dekking voor de reconstructie van de Neherkade in financiële zin zeker gesteld.

30.3. Ter zitting van 17 september 2012 heeft de raad uiteengezet dat de kosten voor de aanleg van de Rotterdamsebaan hoger zijn dan ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan was voorzien omdat in overleg met de gemeenten Leidschendam-Voorburg en Rijswijk en het ministerie van Infrastructuur en Milieu is besloten de tunnel langer uit te voeren dan ten tijde van het bestreden besluit was voorzien. Hierdoor zullen de totale kosten voor de Rotterdamsebaan uitkomen op 565 miljoen euro, waarvan 245 miljoen euro zal worden bijgedragen door de minister van Infrastructuur en Milieu, 160 miljoen euro door het Stadgewest Haaglanden en 160 miljoen euro door de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. Voornoemde appellanten hebben dit niet gemotiveerd bestreden. Voorts heeft de raad ter zitting van 17 september 2012 uiteengezet dat ook overheidsorganen, evenals bedrijven, het betaalde bedrag aan btw kunnen terugvorderen. Dit gaat via het zogenoemde btw-compensatiefonds dat is ingesteld op grond van de Wet op het btw-compensatiefonds. Hierdoor zijn de kosten voor de aanleg van de Rotterdamsebaan met en zonder btw even hoog, aldus de raad. Voornoemde appellanten hebben dit evenmin bestreden.

Gelet op het voorgaande heeft de raad zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de aanleg van de Rotterdamsebaan en de daarbij behorende infrastructuur wat betreft het financiële aspect binnen de planperiode kunnen worden uitgevoerd.

Afzonderlijke beroepen

31. [appellant sub 41] en anderen betogen dat in het bestemmingsplan onvoldoende met hun belangen rekening is gehouden omdat hun woningen niet als zodanig zijn bestemd en geen vervangende woningen zijn aangewezen. In dit verband wijzen zij op het rijksbeleid in de nota 'Mensen, wensen, wonen' waarin als kernopgave staat dat er kansen moeten worden gecreëerd voor mensen in kwetsbare posities. Zij voeren aan dat hun woningen na enige aanpassingen passen binnen de nieuwe structuur van de Binckhorst.

31.1. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat de sloop van de woningen noodzakelijk is voor de aanleg van de Rotterdamsebaan en de bijbehorende ventwegen en dat het belang van de aanleg van de Rotterdamsebaan zwaarder weegt dan het belang van [appellant sub 41] en anderen bij het behoud van hun woningen op de bestaande locatie.

31.2. [appellant sub 41] en anderen wonen in een appartementencomplex bestaande uit twee bouwblokken met in totaal 120 sociale huurwoningen aan de Binckhorstlaan en de Vestaweg. Dit betreffen de zogenoemde Vestawoningen.

Aan deze woningen was in het oude bestemmingsplan "Binckhorst" de bestemming "Wonen" toegekend. Ingevolge artikel 9, lid 1.1, van de voorschriften van dat bestemmingsplan waren deze gronden bestemd voor wonen.

Op de verbeelding zijn aan deze gronden de bestemmingen "Verkeer - uit te werken bestemming" en "Gemengd - uit te werken bestemming" toegekend. Ingevolge de verbeelding ligt een klein deel van de voorste helft van de woningen aan de Vestaweg niet in het bestemmingsplan zoals dat thans nog voorligt.

Binnen de bestemming "Verkeer - uit te werken bestemming" zijn ingevolge de planregels geen woningen

toegestaan. Binnen de bestemming "Gemengd - uit te werken zijn ingevolge de planregels wel woningen toegestaan, maar de Afdeling zal de functie wonen overeenkomstig de wens van de raad vernietigen, nu de transformatie van de Binckhorst van bedrijventerrein naar een gemengd woon- en werkgebied geen doorgang zal vinden. De rechtsgevolgen zullen in zoverre niet in stand worden gelaten. Gelet hierop zijn de Vestiauwoningen, met uitzondering van het kleine deel dat niet op de verbeelding is opgenomen en waarvoor de oude bestemming herleeft, niet als zodanig bestemd. De raad heeft tijdens de zitting van 17 september 2012 bevestigd dat alle Vestiauwoningen zullen worden gesloopt.

31.3. De Afdeling stelt voorop dat bestaand legaal gebruik en legale bouwwerken in het algemeen dienovereenkomstig dient te worden bestemd. Dit uitgangspunt kan onder meer uitzondering vinden, indien het als zodanig bestemmen van bestaand legaal gebruik op basis van nieuwe inzichten niet langer in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en het belang bij de beoogde nieuwe bestemming zwaarder weegt dan de gevestigde rechten en belangen. Daarnaast moet met het oog op de gevestigde rechten en belangen aannemelijk zijn dat de beoogde bestemming binnen de planperiode wordt verwezenlijkt en de bebouwing wordt verwijderd.

De Afdeling overweegt dat de raad in dit geval een groter gewicht heeft mogen toekennen aan het belang van de aanleg van de Rotterdamsebaan en de daarbij behorende ventwegen dan aan de belangen van [appellant sub 41] en anderen bij het behoud van hun woningen ter plaatse. In dit geval acht de Afdeling van belang dat de aanleg van de Rotterdamsebaan voorziet in de oplossing van een groot, regionaal verkeersprobleem. Voorts overweegt de Afdeling dat de raad bij de vaststelling van een bestemmingsplan niet aan het rijksbeleid in de nota 'Mensen, wensen, wonen' is gebonden. Wel dient de raad daarmee rekening te houden, hetgeen betekent dat dit beleid in de belangenafweging dient te worden betrokken. In de plantoelichting is expliciet ingegaan op voornoemd beleid en op de verhouding van dit beleid tot het gemeentelijke beleid ter zake. Gelet hierop heeft de raad dit beleid in de belangenafweging heeft betrokken.

32. [appellant sub 36] betoogt dat ten onrechte niet duidelijk is of zijn woonboot als zodanig is bestemd.

32.1. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat het bestemmingsplan voorziet in een positieve bestemming voor de woonboot van [appellant sub 36] en dat hij daarmee in een gunstiger positie is komen te verkeren dan onder het voorheen geldende bestemmingsplan.

32.2. De woonboot van [appellant sub 36] ligt in de Binckhorsthaven ter plaatse van de Jupiterkade. Aan dat plandeel is de bestemming "Water - WA" toegekend.

Ingevolge artikel 10, lid 10.1, aanhef en onder j, van de planregels zijn de voor "Water - WA" aangewezen gronden bestemd voor woonbestemmingen (woonboten).

Gelet hierop volgt uit het bestemmingsplan dat de woonboot van [appellant sub 36] als zodanig is bestemd.

32.3. Met betrekking tot de bezwaren die [appellant sub 36] naar voren brengt over onder meer het te laat aanbrengen van aanvaarbeveiliging, het verwijderen van een illegale massagesalon in de omgeving en een verleende vergunning voor opslag van een ter plaatse gevestigd bedrijf, overweegt de Afdeling dat deze bezwaren niet zien op het bestreden besluit en derhalve in deze procedure niet aan de orde kunnen komen.

33. [appellant sub 1] betoogt dat het bestemmingsplan ten onrechte geen duidelijkheid verschaft over de vraag of de Rotterdamsebaan aan de voorzijde van het kasteel De Binckhorst niet bovengronds zal worden aangelegd en dat er geen tunnelmonden zullen worden geplaatst. In dit verband wijst [appellant sub 1] op afspraken over het waarborgen van zichtlijnen van en naar het kasteel en respect voor het monument.

33.1. [appellant sub 1] is eigenaar van het [kasteel] aan de [locatie 1]. De gronden van het kasteel en de omliggende tuinen zijn niet opgenomen op de verbeelding zoals deze thans nog ter beoordeling staat. Deze plandelen zullen overeenkomstig de wens van de raad worden vernietigd omdat de transformatie van de Binckhorst van bedrijventerrein naar een gemengd woon- en werkgebied geen doorgang meer zal vinden. De rechtsgevolgen van deze plandelen zullen derhalve niet in stand worden gelaten.

In het deskundigenbericht staat dat in de huidige situatie het kasteel en de kasteeltuin rondom zijn ingesloten door bebouwing. De voorzijde van het kasteel is georiënteerd op de Binckhorstlaan. Langs de voorste erfgrans staat nagenoeg aaneengesloten bebouwing met dien verstande dat de oprijlaan van het kasteel met een onderdoorgang te bereiken is. Voor deze aaneengesloten bebouwing staan twee vrijstaande gebouwen. Deze liggen op gronden tussen de Binckhorstlaan zelf en een parallelweg daarvan. De ruimte tussen deze twee gebouwen ligt in het verlengde van de eerder genoemde onderdoorgang en de oprijlaan van het kasteel. Vanaf de Binckhorstlaan is er daarom een beperkte zichtlijn op het kasteel, aldus het deskundigenbericht.

33.2. Aan de plandelen gelegen voor het kasteel en de tuinen zijn op de kaart de bestemming "Verkeer - uit te werken bestemming" toegekend. In het deskundigenbericht staat dat op dit plandeel de twee vrijstaande gebouwen tussen de Binckhorstlaan en de parallelweg staan. Ingevolge de planregels is deze bebouwing niet als zodanig bestemd. Wel voorziet artikel 14, lid 14.1, van de planregels in de mogelijkheid om bij de aldaar genoemde functies de daarbij behorende gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijn, op te richten.

33.3. De Afdeling overweegt dat uit het deskundigenbericht volgt dat thans sprake is van een beperkte zichtlijn op het kasteel vanaf de Binckhorstlaan. Het zicht wordt met name beperkt door de aaneengesloten bebouwing met een onderdoorgang welke plandelen niet meer op de verbeelding zijn aangegeven en die door de Afdeling zullen worden vernietigd zonder dat daarvoor de rechtsgevolgen in stand worden gelaten. De daarvoor staande gebouwen zijn niet als zodanig bestemd en zullen ten behoeve van de aanleg van de Rotterdamsebaan en de daarbij behorende infrastructuur worden verwijderd. Het bestemmingsplan voorziet ten behoeve van de aanleg van de infrastructuur in de mogelijkheid om nieuwe bebouwing ten behoeve van deze infrastructuur op te richten. De raad heeft zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de belangen van de aanleg hiervan zwaarder wegen dan het belang van [appellant sub 1]. Hierbij acht de Afdeling van belang dat tussen het kasteel en de eventuele bebouwing ten behoeve van de infrastructuur reeds aaneengesloten bebouwing met een onderdoorgang staat. Voorts overweegt de Afdeling dat het bestemmingsplan een globaal bestemmingsplan is waarin de precieze ligging van de tunnelmond niet is vastgelegd, zodat niet vaststaat waar de Rotterdamsebaan op maaiveldniveau zal komen te liggen. Nu de bestaande Binckhorstlaan eveneens op maaiveldniveau ligt, zal het zicht op het kasteel ook als de Rotterdamsebaan ter plaatse van het kasteel niet ondergronds zal worden aangelegd, ten gevolge van het bestemmingsplan niet veranderen. Voor zover [appellant sub 1] wijst op afspraken over het behouden van de zichtlijnen, wat daar verder ook van zij, overweegt de Afdeling dat het bestemmingsplan geen afbreuk doet aan de bestaande zichtlijnen en dat niet is afgesproken dat de zichtlijnen moeten worden hersteld.

34. McDonalds betoogt dat haar bedrijfsvoering ten onrechte niet als zodanig is bestemd terwijl het gaat om bestaand legaal gebruik.

34.1. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat de gronden van McDonalds nodig zijn voor het ver- en aanleggen van kabels en leidingen. Voorts is de wijzigingsbevoegdheid aan de gronden toegekend om ter plaatse het Mercuriusplein te realiseren voor een goede afwikkeling van het verkeer.

34.2. McDonalds exploiteert op het perceel Binckhorstlaan 121, dat in eigendom is bij de gemeente, op de begane grond een restaurant met een buitenterras en een McDrive. Ongeveer de helft van het perceel is opgenomen in het deel van het bestemmingsplan dat nog doorgang zal vinden.

Aan een deel van het restaurant en het buitenterras is de bestemming "Groen - uit te werken bestemming" toegekend en aan de oprit van de aanrijroute van de McDrive de bestemming "Verkeer - uit te werken bestemming". Aan beide plandelen is eveneens de aanduiding "wro-zone - wijzigingsgebied 2" toegekend.

34.3. Niet in geschil is dat McDonalds in het oude bestemmingsplan "Binckhorst" als zodanig was bestemd. Nu voor een deel van de gronden dit bestemmingsplan herleeft, is dit deel van de bedrijfsvoering als zodanig bestemd. Het deel van McDonalds dat op de verbeelding de bestemmingen "Groen - uit te werken bestemming" en "Verkeer - uit te werken bestemming" heeft gekregen, is niet als zodanig bestemd. Ter zitting van 17 september 2012 heeft de raad uiteengezet dat de uitvoering van het Mercuriusplein waarschijnlijk kleiner zal uitvallen dan bij de vaststelling van het bestemmingsplan was voorzien, maar dat nog steeds gronden benodigd zijn waardoor McDonalds haar bedrijfsvoering ter plaatse niet kan voortzetten.

34.4. De Afdeling stelt voorop dat bestaand legaal gebruik in het algemeen dienovereenkomstig dient te worden bestemd. Dit uitgangspunt kan onder meer uitzondering vinden, indien het als zodanig bestemmen van bestaand legaal gebruik op basis van nieuwe inzichten niet langer in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en het belang bij de beoogde nieuwe bestemming zwaarder weegt dan de gevestigde rechten en belangen. Daarnaast moet met het oog op de gevestigde rechten en belangen aannemelijk zijn dat de beoogde bestemming binnen de planperiode wordt verwezenlijkt.

In onderhavig geval heeft de raad een groter gewicht mogen toekennen aan het realiseren van de Rotterdamsebaan en de daarbij behorende wijzigingen aan de infrastructuur dan aan de belangen van McDonalds om ter plaatse haar bedrijf te kunnen uitoefenen. Daarbij acht de Afdeling van belang dat de raad heeft toegezegd McDonalds servicegericht te steunen bij het zoeken naar een hervestigingslocatie in de Binckhorst of elders en dat de bestemmingen eerst dienen te worden uitgewerkt voordat het bedrijf moet worden beëindigd. Met betrekking tot het betoog van McDonalds dat ten onrechte niet duidelijk is wanneer het bedrijf ter plaatse moet worden gestaakt, overweegt de Afdeling dat uit het Convenant Bedrijven Binckhorst van 15 juli 2008 volgt dat de gemeente minimaal 3 jaar voor de geplande datum van de start van de sloop moet beginnen met onderhandelingen over een schadeloosstelling. Hieruit volgt dat McDonalds drie jaar voordat daadwerkelijk met de sloop wordt gestart, daarvan op de hoogte zal worden gesteld. Hierdoor bestaat wel enige onduidelijkheid over wanneer de bedrijfsvoering van McDonalds moet worden gestaakt, maar de Afdeling acht dit onder deze omstandigheden niet onredelijk bezwarend.

35. MultiRent en andere betogen dat hun bedrijven ten onrechte niet als zodanig zijn bestemd. Zij wijzen erop dat een vervangende locatie niet voorhanden is en dat door het wegbestemmen wordt miskend dat een synergie tussen de verschillende bedrijven bestaat waardoor ze bij elkaar gevestigd dienen te zijn.

35.1. MultiRent en andere exploiteren op de Binckhorst een aantal bedrijven. Dit betreffen het autoverhuurbedrijf MultiRent en de autodealer Het Motorhuis op het perceel Binckhorstlaan 125. Op het perceel Binckhorstlaan 127 exploiteert Multienergy een tankstation en op het perceel Mercuriusweg 15 het Autoschadehuis. De gronden zijn in eigendom bij de gemeente.

Het perceel Binckhorstlaan 127 is in zijn geheel opgenomen in het thans nog voorliggende bestemmingsplan, het perceel Binckhorstlaan 125 deels. Het perceel Mercuriusweg 15 valt daarbuiten, zodat daarvoor, evenals voor het deel van het perceel Binckhorstlaan 125 dat buiten het thans nog voorliggende bestemmingsplan ligt, het planologisch regime van het oude bestemmingsplan "Binckhorst" herleeft.

Aan het perceel Binckhorstlaan 127 is de bestemming "Verkeer - uit te werken bestemming" toegekend. De planregels voorzien binnen deze bestemming niet in de mogelijkheid om een tankstation te exploiteren. Het tankstation is derhalve niet als zodanig bestemd. In het oude bestemmingsplan "Binckhorst" was het tankstation als zodanig bestemd.

Aan het perceel Binckhorstlaan 125 zijn in het thans nog voorliggende bestemmingsplan de bestemmingen "Groen - uit te werken bestemming" en "Verkeer - uit te werken bestemming" toegekend met deels de aanduidingen "wro-zone - wijzigingsbevoegdheid 2" en "wro-zone - wijzigingsbevoegdheid 5".

35.2. De Afdeling overweegt dat het bedrijf op het perceel Mercuriusweg 15 planologisch ter plaatse kan blijven voortbestaan.

Het tankstation op het perceel Binckhorstlaan 127 is in het geheel niet als zodanig bestemd. De bedrijven op het perceel Binckhorstlaan 125 zijn slechts deels als zodanig bestemd en kunnen ook ter plaatse niet voortbestaan.

De Afdeling stelt voorop dat bestaand legaal gebruik in het algemeen dienovereenkomstig dient te worden bestemd. Dit uitgangspunt kan onder meer uitzondering vinden, indien het als zodanig bestemmen van bestaand legaal gebruik op basis van nieuwe inzichten niet langer in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en het belang bij de beoogde nieuwe bestemming zwaarder weegt dan de gevestigde rechten en belangen. Daarnaast moet met het oog op de gevestigde rechten en belangen aannemelijk zijn dat de beoogde bestemming binnen de planperiode wordt verwezenlijkt.

In onderhavig geval heeft de raad een groter gewicht mogen toekennen aan het realiseren van de Rotterdamsebaan en de daarbij behorende wijzigingen aan de infrastructuur dan aan de belangen van Multirent en andere om ter plaatse hun bedrijven te kunnen uitoefenen. In dit verband is van belang dat overeenkomstig de Nota Motorbrandstofverkooppunten voor het tankstation geen plaats meer is op de Binckhorst. Voorts is van belang dat de raad heeft toegezegd Multirent en andere servicegericht te steunen bij het zoeken naar een hervestigingslocatie voor het autoverhuurbedrijf en de autodealer in de Binckhorst of elders en dat de bestemmingen eerst dienen te worden uitgewerkt voordat het bedrijf moet worden beëindigd. Bij haar oordeel neemt de Afdeling in aanmerking dat Multirent en andere haar er niet van hebben overtuigd dat de bedrijven per se in de nabijheid van elkaar dienen te zijn gevestigd. Dit betoog slaagt niet.

36. Bricorama en Immo Vastgoed betogen dat de Karwei Bouwmarkt ten onrechte niet als zodanig is bestemd. Voorts bestaat er volgens hen ten onrechte onduidelijkheid over wanneer de nieuwe bestemming wordt gerealiseerd, omdat de Karwei Bouwmarkt, gelet op de aard van het bedrijf, verbouwingen moet ondergaan die op grond van het overgangsrecht niet mogelijk zijn.

[appellante sub 12] en De Raad Bouwontwikkeling betogen dat aan de bedrijfspercelen ten onrechte de bestemmingen "Groen - uit te werken bestemming" en "Verkeer - uit te werken bestemming" zijn toegekend en dat geen bedrijfsbestemming conform het oude bestemmingsplan "Binckhorst" is toegekend. Ten gevolge van deze bestemmingen zijn de percelen en de daarop staande bebouwing onverkooptbaar geworden.

36.1. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat deze gronden nodig zijn voor het realiseren van de beoogde infrastructuur ter plaatse. Ter hoogte van de bedrijfspercelen zal het Mercuriusplein worden gerealiseerd en daarnaast is een deel van de gronden nodig voor de reconstructie van de Binckhorstlaan en het aanleggen van kabels en leidingen. Voorts wenst de raad de gronden met de bestemming "Groen - uit te werken bestemming" te kunnen gebruiken voor de aanleg van voet- en fietspaden, water, bruggen, tunnels en ontsluitingswegen.

36.2. [appellante sub 12] is eigenaar van de percelen [locatie 2] en [locatie 3] en [locatie 4]. Bricorama huurt deze percelen en gebruikt deze voor de winkelvestiging van de Karwei Bouwmarkt en een deel van de opslag. Parkeren en de overige opslag vinden plaats op het perceel Mercuriusweg 31 dat in eigendom is van Immo Vastgoed.

Het perceel Mercuriusweg 31 maakt geen deel uit van het thans nog voorliggende bestemmingsplan. De percelen [locatie 2] en [locatie 3] en [locatie 4] wel. Aan deze gronden is deels de bestemming "Verkeer - uit te werken bestemming" en deels de bestemming "Groen - uit te werken bestemming" toegekend. Voorts is aan een deel van beide plandelen de aanduiding "wro-zone - wijzigingsbevoegdheid 2" toegekend.

Ingevolge de toegekende bestemmingen is het op de percelen [locatie 2] en [locatie 3] en [locatie 4] niet mogelijk om de Karwei Bouwmarkt te exploiteren.

Het oude bestemmingsplan "Binckhorst" voorzag wel in een planregeling die het mogelijk maakte om op die percelen een Karwei Bouwmarkt te exploiteren.

36.3. De Afdeling stelt voorop dat bestaand legaal gebruik en legale bouwwerken in het algemeen dienovereenkomstig dient te worden bestemd. Dit uitgangspunt kan onder meer uitzondering vinden, indien het als zodanig bestemmen van bestaand legaal gebruik en legale bouwwerken op basis van nieuwe inzichten niet langer in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en het belang bij de beoogde nieuwe bestemming zwaarder weegt dan de gevestigde rechten en belangen. Daarnaast moet met het oog op de gevestigde rechten en belangen aannemelijk zijn dat de beoogde bestemming binnen de planperiode wordt verwezenlijkt.

In onderhavig geval heeft de raad een groter gewicht mogen toekennen aan het realiseren van de Rotterdamsebaan en de daarbij behorende infrastructuur dan aan de belangen van [appellante sub 12] en De Raad Bouwontwikkeling en Bricorama en Immo Vastgoed om ter plaatse de gronden en opstallen bedrijfsmatig te kunnen verhuren dan wel een Karwei Bouwmarkt te kunnen exploiteren. In dit geval acht de Afdeling van belang dat de aanleg van de Rotterdamsebaan en de bijbehorende infrastructuur bijdraagt aan de oplossing van een groot, regionaal verkeersprobleem. De omstandigheid dat het gebruik en de bebouwing onder het overgangsrecht zijn gebracht en dat daardoor slechts beperkte mogelijkheden bestaan voor uitbreiding, maakt vorenstaande niet anders. Het overgangsrecht is gericht op beëindiging van het gebruik en het verwijderen van de bebouwing en de raad heeft het vaste voornemen om binnen de planperiode hieraan uitvoering te geven. Met betrekking tot het betoog van [appellante sub 12] en De Raad Bouwontwikkeling dat zij schade lijden omdat de percelen onverkoopbaar worden en omdat zij beschikken over een bouwvergunning eerste fase voor het oprichten van een bedrijfsgebouw waarvan zij nu geen gebruik meer kunnen maken, overweegt de Afdeling dat de raad de gronden zal verwerven ter uitvoering van het bestemmingsplan. [appellante sub 12] en De Raad Bouwontwikkeling zullen hiervoor een vergoeding ontvangen.

37. [appellante sub 22] betoogt dat de raad ten onrechte nog steeds van mening is dat een deel van haar bedrijfsbebouwing nodig is voor de aanleg van de Rotterdamsebaan. In dit verband voert zij aan dat ten onrechte niet is onderzocht of het constructief mogelijk is om slechts een deel van het gebouw te slopen en of Bouwmaat kan blijven bestaan als het gebouw waartegen Bouwmaat is aangebouwd, wordt gesloopt. Voorts is volgens haar een goede bereikbaarheid van haar perceel niet gegarandeerd.

37.1. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat de desbetreffende strook grond nodig is voor het aanleggen van de infrastructuur van de Rotterdamsebaan en de Binckhorstlaan. Voorts stelt de raad dat op basis van de bouwtekeningen is geconstateerd dat de sloopgrens rechtdoor kan worden getrokken, conform de bestemmingsgrens. Daarnaast is vastgesteld dat de constructiesterkte van de muur voldoende is om deze als scheiding te laten functioneren. Technisch gezien is het bestemmingsplan in zoverre uitvoerbaar, aldus de raad. Voorts stelt de raad zich op het standpunt dat Bouwmaat goed bereikbaar zal blijven omdat de Zonweg altijd bereikbaar blijft, hetzij via de Binckhorstlaan, hetzij via de Verlengde Regulusweg.

37.2. [appellante sub 22] is huurder van een deel van de percelen Zonweg 7 tot en met 11. Zij gebruikt een bedrijfsgebouw en een onbebouwd terrein dat gebruikt wordt als parkeerterrein en stallingsruimte. In het grootste deel van het gebouw zit een vestiging van Bouwmaat. Voorts is daarin een vestiging van Boels Verhuur Den Haag en een pakketservice van TNT-Post gevestigd.

Op het voorste deel van het perceel, grenzend aan de voorzijde aan de huidige Binckhorstlaan en aan de achterzijde aan Bouwmaat, staat bedrijfsbebouwing die in het kader van de aanleg van de infrastructuur Rotterdamsebaan en de Binckhorstlaan zal worden gesloopt.

37.3. Ingevolge de verbeelding liggen de delen van het gebouw waarin de Bouwmaat en Boels Verhuur Den Haag zijn gevestigd buiten het thans nog voorliggende bestemmingsplan. Het deel van het gebouw waarin TNT-Post is gevestigd ligt daar deels wel en is niet als zodanig bestemd.

37.4. De Afdeling stelt voorop dat bestaand legaal gebruik in het algemeen dienovereenkomstig dient te worden bestemd. Dit uitgangspunt kan onder meer uitzondering vinden, indien het als zodanig bestemmen van bestaand legaal gebruik op basis van nieuwe inzichten niet langer in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en het belang bij de beoogde nieuwe bestemming zwaarder weegt dan de gevestigde rechten en belangen. Daarnaast moet met het oog op de gevestigde rechten en belangen aannemelijk zijn dat de beoogde bestemming binnen de planperiode wordt verwezenlijkt.

In onderhavig geval heeft de raad een groter gewicht mogen toekennen aan het belang van het realiseren van de Rotterdamsebaan en bijbehorende infrastructuur dan aan de belangen van [appellante sub 22] bij het behoud van de huidige bebouwingssituatie. In dit verband acht de Afdeling van belang dat een groot deel van de bebouwing kan blijven bestaan en dat de raad tijdens de zitting van 23 mei 2011 heeft toegezegd dat eventuele kosten die moeten worden gemaakt om de bebouwing die buiten het thans nog voorliggende bestemmingsplan staat, zelfstandig te laten voortbestaan, zullen worden vergoed. Voorts heeft de raad zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de Bouwmaat bereikbaar blijft, nu de Zonweg ook tijdens de aanleg van de infrastructuur altijd bereikbaar zal zijn.

37.5. Met betrekking tot het betoog van [appellante sub 22] dat het niet als zodanig bestemmen van haar bedrijfsgebouw zich niet verdraagt met artikel 1 van het Eerste Protocol bij het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (hierna: EVRM), overweegt de Afdeling het volgende.

37.6. Ingevolge artikel 1 van het Eerste Protocol bij het EVRM heeft iedere natuurlijke of rechtspersoon recht op het ongestoord genot van zijn eigendom. Aan niemand zal zijn eigendom worden ontnomen behalve in het algemeen belang en onder de voorwaarden voorzien in de wet en in de algemene beginselen van internationaal recht. Deze bepaling tast echter op geen enkele wijze het recht aan dat een Staat heeft om die wetten toe te passen, die hij noodzakelijk oordeelt om het gebruik van eigendom te reguleren in overeenstemming met het algemeen belang of om de betaling van belastingen of andere heffingen of boeten te verzekeren.

37.7. Het betoog van [appellante sub 22] dat het niet als zodanig bestemmen van haar bedrijfsgebouw in strijd is met artikel 1 van het Eerste Protocol bij het EVRM faalt.

37.8. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen, laat artikel 1 van het Eerste Protocol bij het EVRM onverlet de toepassing van wetten die noodzakelijk kunnen worden geacht om het gebruik van de eigendom te reguleren in overeenstemming met het algemeen belang (vergelijk de uitspraak van 14 april 2010, zaaknummer [200907391/1/H2](#) en is een bestemmingsplanregeling een zodanige regulering (vergelijk de uitspraak van 12 november 2003, zaaknummer [200301877/1](#)).

37.9. Gelet op hetgeen hiervoor is overwogen ten aanzien van de beroepsgronden van [appellante sub 22] en in het licht van de grote mate van beoordelingsvrijheid van de raad bij het vaststellen van nieuwe bestemmingen en regels, heeft de raad de door [appellante sub 22] naar voren gebrachte belangen op voldoende evenwichtige wijze afgewogen bij zijn besluitvorming en bestaat aldus geen aanleiding voor het oordeel dat als gevolg van de vaststelling van het plan het door artikel 1 van het Eerste Protocol bij het EVRM beschermde eigendomsrecht op de gronden van [appellante sub 22] is geschonden.

38. [appellanten sub 20] betogen dat ten onrechte een deel van hun bedrijfsperceel niet als zodanig is bestemd.

38.1. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat een deel van het perceel nodig is voor de aansluiting van de Mercuriusweg op het Mercuriusplein. Dit deel van het perceel is thans in gebruik als parkeerterrein. Volgens de raad zullen maximaal 21 van de 39 parkeerplaatsen verdwijnen, en zal de raad het verlies aan parkeerplaatsen compenseren.

38.2. [appellanten sub 20] zijn eigenaar van de percelen [locatie 5] en [locatie 6]. De percelen en de opstallen zijn verhuurd aan een autobedrijf en een advocatenkantoor. Het onbebouwde deel van de percelen is in gebruik als parkeerterrein ten behoeve van deze bedrijven.

Het grootste deel van deze percelen ligt buiten het thans nog voorliggende bestemmingsplan. Slechts aan een smalle strook grond ter plaatse van het parkeerterrein aan de noordzijde van de percelen, grenzend aan de Mercuriusweg, zijn op de verbeelding de bestemmingen "Groen - uit te werken bestemming" en "Verkeer - uit te werken bestemming" toegekend.

38.3. Ingevolge artikel 14, lid 14.1, onder e, van de planregels zijn de voor "Verkeer - uit te werken bestemming" aangewezen gronden onder meer bestemd voor parkeerplaatsen. In de planregels is niet bepaald dat binnen de bestemming "Groen - uit te werken bestemming" parkeerplaatsen mogen worden gerealiseerd.

38.4. De Afdeling stelt voorop dat bestaand legaal gebruik in het algemeen dienovereenkomstig dient te worden bestemd. Dit uitgangspunt kan onder meer uitzondering vinden, indien het als zodanig bestemmen van bestaand legaal gebruik op basis van nieuwe inzichten niet langer in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en het belang bij de beoogde nieuwe bestemming zwaarder weegt dan de gevestigde rechten en belangen. Daarnaast moet met het oog op de gevestigde rechten en belangen aannemelijk zijn dat de beoogde bestemming binnen de planperiode wordt verwezenlijkt.

In onderhavig geval heeft de raad een groter gewicht mogen toekennen aan het belang van het realiseren van de Rotterdamsebaan en bijbehorende infrastructuur dan aan de belangen van [appellanten sub 20] bij het behoud van de parkeerplaatsen. In dit verband acht de Afdeling van belang dat binnen de bestemming "Verkeer - uit te werken bestemming" na uitwerking parkeerplaatsen mogelijk zijn en dat de raad heeft aangegeven dat hij het verlies aan parkeerplaatsen zal compenseren.

39. [appellant sub 9] betoogt dat zijn bedrijfspercelen [locatie 7] en [locatie 8] ten onrechte niet als zodanig zijn bestemd.

39.1. De raad heeft zich ten tijde van het bestreden besluit op het standpunt gesteld dat de percelen [locatie 7] en [locatie 8] nodig zijn ten behoeve van de aanpassingen aan de infrastructuur om via de Verlengde Regulusweg de aansluiting te maken op het verkeersplein dat de Mercuriusweg met de Binckhorstlaan gaat verbinden.

Ter zitting van 17 september 2012 heeft de raad zich op het standpunt gesteld dat de gronden van [appellant sub 9] niet langer benodigd zijn voor de aanleg van de voorziene infrastructuur.

39.2. Nu de raad zich in zoverre op een ander standpunt stelt dan hij in het bestreden besluit heeft gedaan en niet is gebleken dat gewijzigde omstandigheden hiertoe aanleiding hebben gegeven, moet worden geoordeeld dat het bestreden besluit wat betreft de percelen [locatie 7] en [locatie 8] niet met de vereiste zorgvuldigheid is

voorbereid. De Afdeling ziet hierin aanleiding om de rechtsgevolgen van het bestreden besluit voor zover daarbij de plandelen met de bestemming "Groen - uit te werken bestemming" ter plaatse van de percelen [locatie 7] - [locatie 8] zijn vastgesteld, niet in stand te laten.

Overige bezwaren

40. De Afdeling heeft van de overige bezwaren van alle appellanten tegen het bestemmingsplan kennis genomen en daarin geen aanleiding gezien voor het oordeel dat de rechtsgevolgen van het bestemmingsplan, voor zover dat voorziet in de aanleg van de Rotterdamsebaan en de daarbij behorende infrastructuur, wegens strijd met een goede ruimtelijke ordening of het recht niet in stand kunnen blijven.

Schadevergoeding

41. Dyckerhoff Basal en Betoncentrale Fabriton, Exploitatiemaatschappij Hoeksche Waard en Transportbedrijf Van Vliet hebben verzocht om het toekennen van schadevergoeding op grond van artikel 8:73 van de Awb.

41.1. Ingevolge artikel 8:73, eerste lid, van de Awb kan de rechter, indien zij het beroep gegrond verklaart en indien daarvoor gronden zijn, op verzoek van een partij het bestuursorgaan veroordelen tot vergoeding van de schade die die partij lijdt.

41.2. Dyckerhoff Basal en Betoncentrale Fabriton, Exploitatiemaatschappij Hoeksche Waard en Transportbedrijf Van Vliet hebben hun verzoeken om het toekennen van schadevergoeding onderbouwd door de facturen van de door hen ingeroepen professionele rechtsbijstandverleners over te leggen.

41.3. Hieromtrent overweegt de Afdeling, dat gelet op het limitatieve en forfaitaire karakter van de exclusieve regeling van de proceskostenveroordeling, zoals neergelegd in artikel 8:75 van de Awb en het Besluit proceskosten bestuursrecht, voor een aanvullende vergoeding van proceskosten langs de weg van 8:73 van de Awb geen plaats is. Hierbij is niet van belang dat de daadwerkelijk gemaakte kosten de op grond van artikel 8:75 van de Awb berekende proceskosten overstijgen. Voorts dient de schade een gevolg te zijn van het vernietigde besluit. Eventueel gemaakte kosten wat betreft het in 2008 ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan komen derhalve evenmin voor vergoeding in aanmerking.

Slotconclusie

42. In hetgeen is aangevoerd, ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat het bestemmingsplan en het exploitatieplan "Binckhorst (Nieuwe Binckhorst-Zuid) zijn vastgesteld in strijd met het recht.

Gelet op hetgeen is overwogen in 2.11, 16.6.3, 20.7, 23.3 en 24.2. ziet de Afdeling aanleiding om de rechtsgevolgen in stand te laten van de delen van het bestemmingsplan die voorzien in de aanleg van de Rotterdamsebaan en de daarbij behorende infrastructuur zoals aangegeven op de door de raad bij zijn nadere stuk van 12 mei 2011 overgelegde verbeelding en de daarvoor benodigde planregels zoals weergegeven in het verweerschrift van 17 december 2010 en de bouwverboden in de artikelen 12, lid 12.3, 13, lid 13.3, en 14, lid 14.3, van de planregels. Voorts ziet de Afdeling aanleiding om de rechtsgevolgen in stand te laten van de plandelen die voorzien in conserverende bestemmingen zoals aangegeven op voornoemde verbeelding. Van de voornoemde verbeelding zijn uitgezonderd de plandelen met de bestemming "Groen - uit te werken bestemming" ter plaatse van de percelen [locatie 7]/[locatie 8]. Van de planregels zoals weergegeven in het verweerschrift van 17 december 2010 zijn uitgezonderd de aanhef van artikel 7 "Verkeer", in de aanhef van artikel 7, lid 7.1, het woord "Verkeer", de aanhef van artikel 8 "Verkeer-1" en in de aanhef van artikel 8, lid 8.1, het woord "Verkeer-1". Hiervoor zal de Afdeling zelf in de zaak voorzien zoals weergegeven in overweging 13.2.

Voor de plandelen die voorzien in de transformatie van de Binckhorst, weergegeven als witte vlakken op de door de raad bij zijn nadere stuk van 12 mei 2011 overgelegde verbeelding en de plandelen met de bestemming "Groen - uit te werken bestemming" ter plaatse van de percelen [locatie 7]/[locatie 8] zullen de rechtsgevolgen niet in stand worden gelaten. Hetzelfde geldt voor de aanhef van artikel 7 "Verkeer", in de aanhef van artikel 7, lid 7.1, het woord "Verkeer", de aanhef van artikel 8 "Verkeer-1" en in de aanhef van artikel 8, lid 8.1, het woord "Verkeer-1".

Voorts zal de Afdeling de raad, zoals weergegeven in overweging 24.2, een opdracht geven om voor de plandelen waar het op grond van het oude bestemmingsplan "Binckhorst" mogelijk is om een onderwijsfunctie uit te oefenen een nieuw bestemmingsplan vast te stellen. Tot de inwerkingtreding van dat bestemmingsplan zal de Afdeling een voorlopige voorziening treffen zoals omschreven in overweging 24.2.

42.1. Nu de plandelen waarvoor de rechtsgevolgen in stand worden gelaten zoals in overweging 42 omschreven, niet voorzien in de mogelijkheid om een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12 Wro, gelezen in samenhang met artikel 6.1.2 van het Besluit ruimtelijke ordening, te realiseren, staat de vernietiging van het exploitatieplan niet in de weg aan het in stand laten van de rechtsgevolgen van deze plandelen.

Proceskosten

43. De raad dient ten aanzien van Dyckerhoff Basal en Betoncentrale Fabriton, Immorand en Ballast Nedam, Exploitatiemaatschappij Hoeksche Waard, Transportbedrijf Van Vliet, BAM Wegen, [appellante sub 8], [appellant sub 9], Ranko, Metterwoon Vastgoed, [appellante sub 12] en de Raad Bouwontwikkeling, Betonmortelbedrijven Cementbouw, Maison Kelder en [appellant sub 14A], MultiRent en andere, Het Koene Huis en andere, [appellante sub 18] en andere, Vereniging van Autobedrijven Binckhorst, [appellanten sub 20], Bricorama en Immo Vastgoed, [appellante sub 22], Bedrijvenvereniging Binckhorst, Laakhaven en Fruitweg, Mastermate VBT Groep, Automontagebedrijf Binckhorst, [appellante sub 27], Maanweg, Uni-Invest, [appellante sub 30], [appellanten sub 31], Roeivereniging De Laak, PGK Vastgoed, Ando Beheer, [appellant sub 37], [appellante sub 39] en Zonweg Onroerende Zaken Exploitatiemaatschappij op na te melden wijze in de proceskosten te worden veroordeeld.

Ten aanzien van [appellant sub 1], [appellante sub 2], [appellante sub 17], McDonalds, Autobedrijf de Residentie, [appellant sub 36], NS Reizigers en andere en [appellant sub 41] en anderen bestaat geen aanleiding voor een proceskostenveroordeling.

43.1. Wat betreft het verzoek van Betonmortelbedrijven Cementbouw om vergoeding van de kosten van deskundigenrapporten overweegt de Afdeling dat Betonmortelbedrijven Cementbouw geen deskundigenrapporten heeft ingebracht. Gelet hierop komen de kosten van de deskundigenrapporten, wat daarvan ook zij, niet voor vergoeding in aanmerking.

43.2. Wat betreft het verzoek van enkele appellanten om vergoeding van de reiskosten van hun rechtsbijstandverlener, overweegt de Afdeling dat in het toegekende bedrag van door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand de reiskosten die door de beroepsmatige rechtsbijstandverlener zijn gemaakt, zijn verdisconteerd.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

I. verklaart de beroepen van de volgende appellanten geheel gegrond:

- de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Exploitatiemaatschappij Hoeksche Waard B.V.;
- de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Transportbedrijf van Vliet B.V.;
- de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid BAM Wegen B.V.;
- [appellant sub 9];
- de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Ranko B.V.;
- de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Metterwoon Vastgoed B.V.;
- [appellante sub 12];
- de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Betonmortelbedrijven Cementbouw B.V.;
- de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Maison Kelder B.V. en [appellant sub 14A];
- [appellant sub 27A] en [appellante sub 27B];
- de commanditaire vennootschap Maanweg C.V.;
- de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Uni-Invest B.V.;
- de vereniging Roeivereniging De Laak;
- de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid PGK Vastgoed B.V.;
- de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Ando Beheer B.V.;
- [appellant sub 37A], h.o.d.n. [naam], en [appellant sub 37B];
- de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Zonweg Onroerende Zaken Exploitatiemaatschappij B.V.;

en verklaart de beroepen van de volgende appellanten gedeeltelijk gegrond:

- de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid Dyckerhoff Basal Nederland B.V. en Betoncentrale Fabriton B.V.;
- de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid Immorand B.V. en Ballast Nedam Ontwikkelingsmaatschappij B.V.;
- [appellante sub 8], waarvan de vennoten zijn [vennoot A] en [vennoot B];
- de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid MultiRent B.V. en andere;
- de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Het Koene Huis B.V. en andere;
- [appellante sub 18] en andere;
- de vereniging Vereniging van Autobedrijven Binckhorst;
- [appellante sub 20A] en [appellante sub 20B];
- de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid Bricorama B.V. en Immo Vastgoed Holland B.V.;
- [appellante sub 22], gevestigd te Breukelen, waarvan de vennoten [vennoot A] en [vennoot B];
- de vereniging Bedrijvenvereniging Binckhorst, Laakhaven en Fruitweg;
- de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Mastermate VBT Groep B.V.;
- de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Autodemontagebedrijf Binckhorst B.V.;
- [appellante sub 30];
- [appellante sub 31A] en [appellante sub 31B];
- [appellante sub 39];

II. vernietigt het besluit van de raad van de gemeente Den Haag van 1 oktober 2009, nummer 114, tot vaststelling van het bestemmingsplan en het exploitatieplan "Binckhorst (Nieuwe Binckhorst-Zuid)";

III. bepaalt dat

A. de rechtsgevolgen van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan "Binckhorst (Nieuwe Binckhorst-Zuid)" in stand blijven voor zover betrekking hebbende op:

a. de plandelen zoals aangegeven op de door de gemeenteraad van Den Haag bij het nadere stuk van 12 mei 2011 overgelegde verbeelding (aangehecht), met uitzondering van de plandelen met de bestemming "Groen - uit te werken bestemming" ter plaatse van de percelen [locatie 7]/[locatie 8];

b. de bij de plandelen onder a behorende planregels zoals opgenomen in het verweer van 17 december 2010 (aangehecht) en de bouwverboden in artikel 12, lid 12.3, artikel 13, lid 13.3 en artikel 14, lid 14.3, van de planregels;

B. de aanhef van artikel 7 "Verkeer" wordt vervangen door "Railverkeer" en in de aanhef van artikel 7, lid 7.1, "Verkeer" wordt vervangen door "Railverkeer";

C. de aanhef van artikel 8 "Verkeer-1" wordt vervangen door "Hoofdverkeersweg" en in de aanhef van artikel 8, lid 8.1, "Verkeer-1" wordt vervangen door "Hoofdverkeersweg";

IV. bepaalt dat deze uitspraak in de plaats treedt van het besluit, voor zover het betreft het bepaalde onder III, onderdelen B en C;

V. draagt de raad van de gemeente Den Haag op om voor 1 september 2013 met inachtneming van hetgeen in deze uitspraak is overwogen een bestemmingsplan vast te stellen voor die plandelen waarop het na de vernietiging als bedoeld onder II mogelijk is om een onderwijsfunctie uit te oefenen. In dit bestemmingsplan dient te worden voorzien in bestemmingen die geen geluidgevoelige functies toestaan. De raad dient het bestemmingsplan vervolgens op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken en mede te delen;

VI. treft de voorlopige voorziening dat ter plaatse van de onder V genoemde plandelen tot de vaststelling en inwerkingtreding van een nieuw bestemmingsplan geen onderwijsfunctie of andere geluidgevoelige functie mag worden uitgeoefend;

VII. verklaart de beroepen van de volgende appellanten geheel ongegrond:

- [appellant sub 1];
- [appellante sub 2];
- [appellante sub 17];
- de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid McDonalds Nederland B.V.;
- de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Autobedrijf de Residentie B.V.;
- [appellant sub 36A] en [appellant sub 36B];
- de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid NS Reizigers B.V. en andere;
- [appellant sub 41] en anderen;

verklaart de beroepen van de volgende appellanten voor het overige ongegrond:

- de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid Dyckerhoff Basal Nederland B.V. en Betoncentrale Fabriton B.V.;
- de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid Immorand B.V. en Ballast Nedam Ontwikkelingsmaatschappij B.V.;
- [appellante sub 8], gevestigd te Den Haag, waarvan de vennoten zijn [vennoot A] en [vennoot B];
- de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid MultiRent B.V. en andere;
- de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Het Koene Huis B.V. en andere;
- [appellante sub 18] en andere;
- de vereniging Vereniging van Autobedrijven Binckhorst;
- [appellante sub 20A] en [appellante sub 20B];
- de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid Bricorama B.V. en Immo Vastgoed Holland B.V.;
- [appellante sub 22], gevestigd te Breukelen, waarvan de vennoten zijn [vennoot A] en [vennoot B];
- de vereniging Bedrijvenvereniging Binckhorst, Laakhaven en Fruitweg;
- de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Mastermate VBT Groep B.V.;
- de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Autodemontagebedrijf Binckhorst B.V.;
- [appellante sub 30];
- [appellante sub 31A] en [appellante sub 31B];
- [appellante sub 39];

VIII. wijst de verzoeken om schadevergoeding af;

IX. veroordeelt de raad van de gemeente Den Haag tot vergoeding van in verband met de behandeling van de beroepen opgekomen proceskosten ten aanzien van:

A. [appellant sub 9], de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Ranko B.V., de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Metterwoon Vastgoed B.V. en [appellante sub 12] elk tot een bedrag van € 1748,00 (zegge: eenduizendzevenhonderdachtenveertig euro), geheel toe te rekenen aan door

derden beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

B. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Betonmortelbedrijven Cementbouw B.V. tot een bedrag van € 1311,00 (zegge: eenduizenddriehonderdelf euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

C. [appellante sub 22], gevestigd te Breukelen, waarvan de vennoten zijn [vennoot A] en [vennoot B] elk tot een bedrag van € 1092,50 (zegge: eenduizendtweënegentig euro en 50 eurocent), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

D. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Exploitiemaatschappij Hoeksche Waard B.V., de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Transportbedrijf van Vliet B.V., de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid Dyckerhoff Basal Nederland B.V. en Betoncentrale Fabriton B.V., de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Uni-Invest B.V., de vereniging Roeivereniging De Laak en [appellante sub 20A] en [appellante sub 20B] elk tot een bedrag van € 874,00 (zegge: achthonderdvierenzeventig euro), geheel toe te rekenen aan door derden beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

E. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid BAM Wegen B.V., de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Maison Kelder B.V. en [appellant sub 14A], [appellant sub 27A] en [appellante sub 27B], de commanditaire vennootschap Maanweg C.V., de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid PGK Vastgoed B.V., de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Ando Beheer B.V., [appellant sub 37A], h.o.d.n. [naam], en [appellant sub 37B], de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Zonweg Onroerende Zaken Exploitiemaatschappij B.V., de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid Immorand B.V. en Ballast Nedam Ontwikkelingsmaatschappij B.V., [appellante sub 8], waarvan de vennoten zijn [vennoot A] en [vennoot B], de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid MultiRent B.V. en andere, de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Het Koene Huis B.V. en andere, [appellante sub 18] en andere, de vereniging Vereniging van Autobedrijven Binckhorst, de vereniging Bedrijvenvereniging Binckhorst, Laakhaven en Fruitweg, de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Mastermate VBT Groep B.V., de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Autodemontagebedrijf Binckhorst B.V., [appellante sub 30], [appellante sub 31A] en [appellante sub 31B] en [appellante sub 39] elk tot een bedrag van € 437,00 (zegge: vierhonderdzevenendertig euro), geheel toe te rekenen aan door derden beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

F. de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid Bricorama B.V. en Immo Vastgoed Holland B.V. tot een bedrag van € 894,40 (zegge: achthonderdvierennegentig euro en veertig eurocent), waarvan € 874,00 is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

G. het vorenstaande met dien verstande dat als een beroepschrift door meerdere (rechts)personen is ingesteld, betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de anderen;

X. gelast dat de raad van de gemeente Den Haag aan de volgende appellanten het door hen betaalde griffierecht tot een bedrag van € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) vergoedt:

A. aan de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Exploitiemaatschappij Hoeksche Waard B.V., de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Transportbedrijf van Vliet B.V., de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid BAM Wegen B.V., de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Ranko B.V., de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Metterwoon Vastgoed B.V., [appellante sub 12], de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Betonmortelbedrijven Cementbouw B.V., de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Maison Kelder B.V. en [appellant sub 14A], [appellant sub 27A] en [appellante sub 27B], de commanditaire vennootschap Maanweg C.V., de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Uni-Invest B.V., de vereniging Roeivereniging De Laak, de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid PGK Vastgoed B.V., de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Ando Beheer B.V., [appellant sub 37A], h.o.d.n. [naam], en [appellant sub 37B], de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Zonweg Onroerende Zaken Exploitiemaatschappij B.V., de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid Dyckerhoff Basal Nederland B.V. en Betoncentrale Fabriton B.V., de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid Immorand B.V. en Ballast Nedam Ontwikkelingsmaatschappij B.V., [appellante sub 8], waarvan de vennoten zijn [vennoot A] en [vennoot B], de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid MultiRent B.V. en andere, de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Het Koene Huis B.V. en andere, [appellante sub 18] en andere, de vereniging Vereniging van Autobedrijven Binckhorst, [appellante sub 20A] en [appellante sub 20B], de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid Bricorama B.V. en Immo Vastgoed Holland B.V., [appellante sub 22], waarvan de vennoten zijn [vennoot A] en [vennoot B], de vereniging Bedrijvenvereniging Binckhorst, Laakhaven en Fruitweg, de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Mastermate VBT Groep B.V., de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Autodemontagebedrijf Binckhorst B.V., [appellante sub 30], [appellante sub 31A] en [appellante sub 31B] en [appellante sub 39];

B. het vorenstaande met dien verstande dat als een beroepschrift door meerdere (rechts)personen is ingesteld, betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de anderen;

gelast dat de raad van de gemeente Den Haag aan [appellant sub 9] het door hem betaalde griffierecht ten

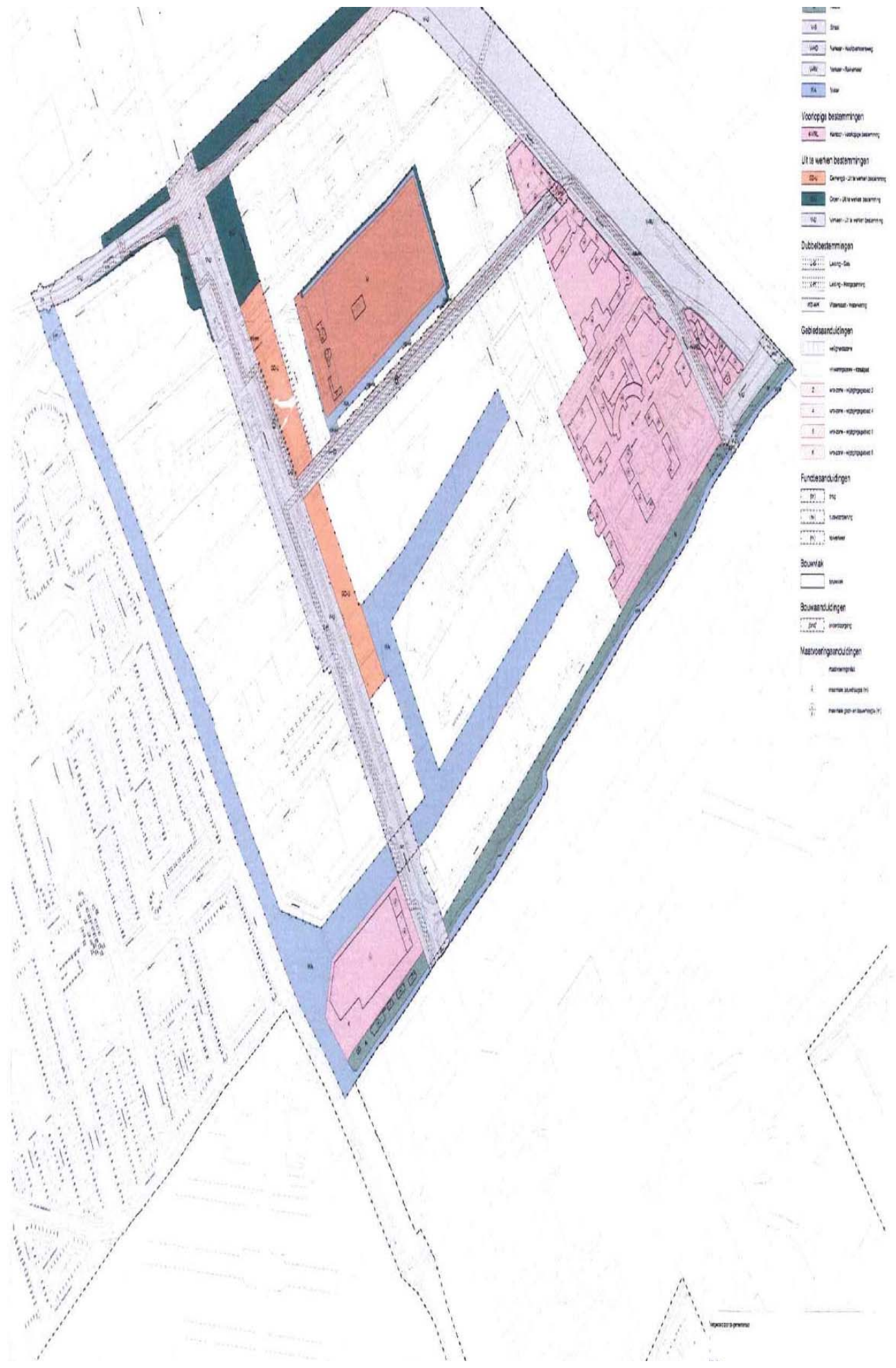
bedrage van € 150,00 (zegge: honderdvijftig euro) vergoedt.

Aldus vastgesteld door mr. P.J.J. van Buuren, voorzitter, en mr. M.W.L. Simons-Vinckx en mr. J.A. Hagen, leden, in tegenwoordigheid van mr. Z. Huszar, ambtenaar van staat.

w.g. Van Buuren w.g. Huszar
voorzitter ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 28 november 2012

533.



Relevante onderdelen bestemmingsplan Nieuw Binckhorst Zuid

In de brief van 3 december jl. kondigde ik namens de raad reeds aan om nog uiteen te zetten welke bestemmingsplanregels relevant zijn voor uitvoering van de door de raad gewenste bestemmingen zoals verwoord in de brief van 3 december jl. In het navolgende zal ik achtereenvolgens aangeven, welke planregels daartoe van belang zijn.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen (1.1 t/m 1.7, 1.11, 1.12, 1.13, 1.17 t/m 1.28, 1.32 t/m 1.35, 1.37 t/m 1.45, 1.47, 1.48, 1.49, 1.52, 1.53, 1.55, 1.57, 1.59, 1.60, 1.63 t/m 1.69, 1.71, 1.73 t/m 1.78, 1.80 t/m 1.83, 1.86 t/m 1.100);

Artikel 2 Wijze van meten.

Hoofdstuk 2: bestemmingsregels

Eindbestemmingen

Artikel 3 Groen;

Artikel 4 Kantoor inclusief functieaanduiding "ond" (onderdoorgang);

Artikel 5 Maatschappelijk;

Artikel 6 Natuur;

Artikel 7 Verkeer (op de verbeelding aangeduid als V-RV railverkeer);

Artikel 8 Verkeer-1 (op de verbeelding aangeduid als V-HO hoofdverkeersweg);

Artikel 9 Verkeer-2, inclusief functie aanduiding "br" (brug):

Artikel 9.1 subleden a, c, d, e en g en één en ander met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en voorzieningen;

Artikel 9.2, lid 9.2.1 (bouwregels gebouwen) sublid a voor wat betreft de passage "gebouwen zijn uitsluitend toegestaan ten behoeve van bruggen." en lid 9.2.2.

Artikel 10 Water:

Artikel 10.1 subleden a, b, c, d, e, f, g en j en één en ander met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken geen gebouwen zijnde en voorzieningen;

Artikel 10.2, lid 10.2.1 sublid a voor wat betreft de passage "gebouwen zijn uitsluitend toegestaan ten behoeve van watersport als bedoeld in 10.1 onder g alsmede voor bruggen <...vervalt...>, en subleden b, c en g en lid 10.2.2;

Artikel 10.3 voor wat betreft de passage "Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in lid 10.1 voor het bouwen van jachthavens en steigers ten behoeve van aanlegplaatsen <...vervalt...> met inachtneming van de volgende regels", sublid a "jachthavens en steigers ten behoeve van aanlegplaatsen <...vervalt...> moeten naar hun aard en omvang bij de bestemming passen" en sublid b.

Artikel 10.4 en 10.5.

Artikel 11 Kantoor – Veiligheidsvoorzieningen – Voorlopige bestemming (K-VRL);

Artikel 15 Leiding – Hoogspanning (L-H);

Artikel 16 Leiding – Water;

Artikel 17 Leiding – Gas – dubbelbestemming (L-G);

Artikel 19 Waterstaat – Waterkering (WS-WK);

Artikel 20 ...

*Hoofdstuk 2****Te realiseren infrastructuur*****1 Rotterdamsebaan / Binckhorstlaan**

Artikel 14 Verkeer – Uit te werken bestemming

- Alle leden inclusief aanwezige functieaanduidingen: "br" (brug), "rv" (railverkeer) en "ond" (onderdoorgang) met uitzondering van artikel 14.3.

Artikel 12 Gemengd – Uit te werken bestemming ten aanzien van infrastructuur

- Artikel 12.1 subleden m, n, o, p, q, r, t, v, w, x en één en ander met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken, geen gebouwen zijnde en voorzieningen;
- Artikel 12.2 leden j, n;
- Artikel 12.5 sublid a voor wat betreft de passage : *"Op de voorbereiding van een uitwerking als bedoeld in lid 12.2 <...vervalt...> zijn de procedures als bedoeld in <... vervalt...> artikel 25.2 van toepassing"*.

Artikel 13 Groen – Uit te werken bestemming

- Artikel 13.1 subleden a, b, c, f, g, l, m, n en één en ander met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken, geen gebouwen zijnde en voorzieningen, niet zijnde omheiningen;
- Artikel 13.2 subleden g, l, j;
- Artikel 13.4 sublid a.

Artikel 24 Algemene wijzigingsregels

- Artikel 24 lid e voor wat betreft de passage : *"Burgemeester en wethouders kunnen ter plaatse van de 'wro-zone – wijzigingsgebied 2' de voor 'Groen – Uit te werken bestemming' gronden wijzigen in de bestemming Verkeer – Uit te werken bestemming"*;
- Artikel 24 lid g.

2 Verlengde Regulusweg

Artikel 24 lid f.

3 Aansluiting Neherkade

De te behouden planregels zijn identiek aan de planregels die nodig zijn voor de Rotterdamsebaan / Binckhorstlaan. Zie hierboven onder punt 1.

4 Verwijderen Buisleidingen

Artikel 17.5 Wijzigingsbevoegdheid.