

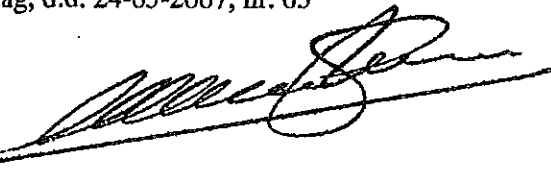


BESTEMMINGSPLAN WIJNHAVENKWARTIER

(vastgesteld bij raadsbesluit 63, d.d. 24 mei 2007)

Behoort bij besluit van de gemeenteraad
van Den Haag, d.d. 24-05-2007, nr. 63

Mij bekend
de griffier

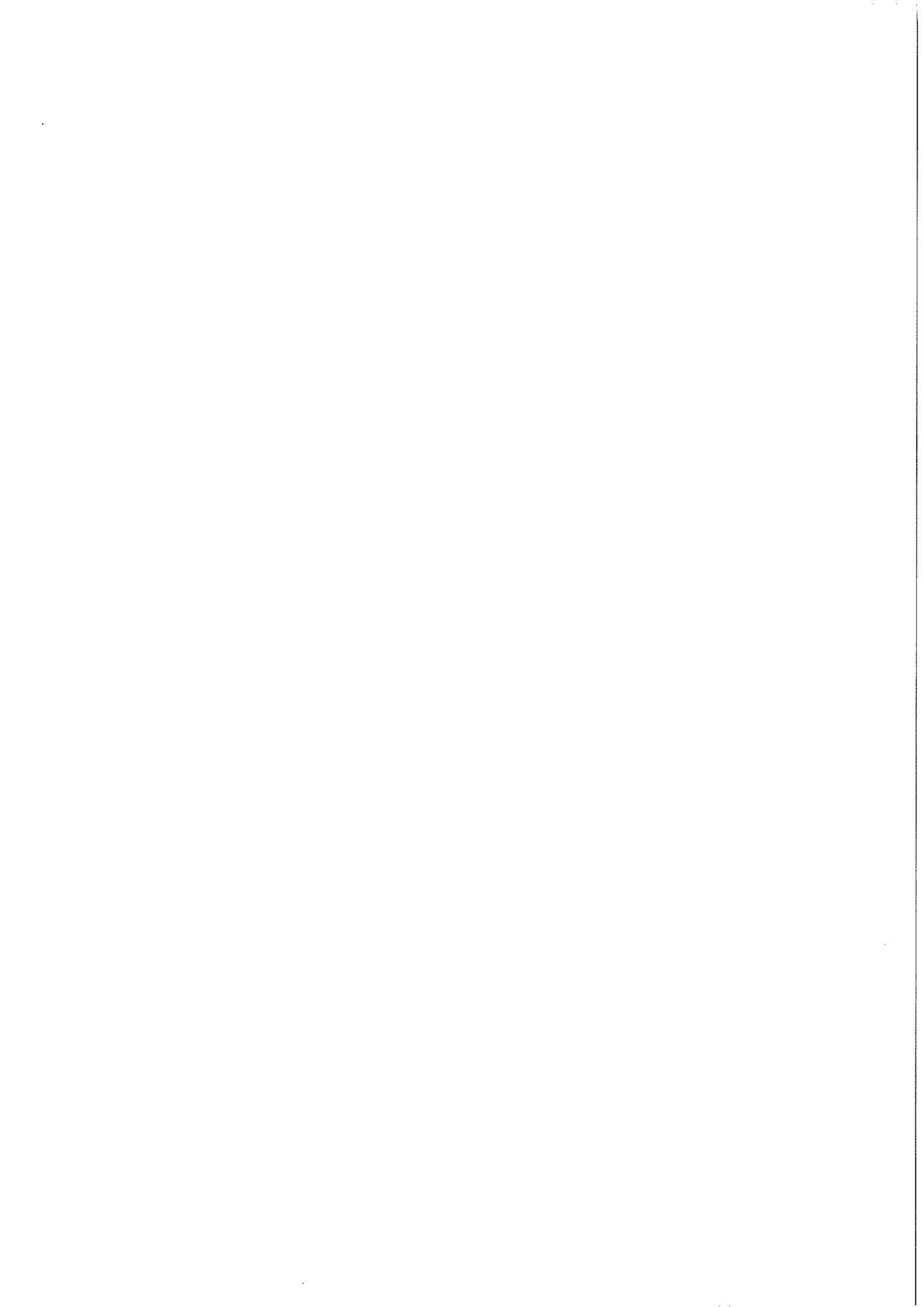
A handwritten signature in black ink, written over a horizontal line. The signature is stylized and appears to be a name, possibly 'M. J. de Groot'.

BESTEMMINGSPLAN WIJNHAVENKWARTIER

(vastgesteld bij raadsbesluit 63, d.d. 24 mei 2007)

Goedgekeurd bij besluit Gedeputeerde Staten
van Zuid-Holland, d.d. 08-01-2008,
kenmerk PHZ-2007-719470.

Brief RvSt., d.d. 11-03-2008, nr. 200801757, geen beroep
c.q. verzoek om voorlopige voorziening ingediend.
Het goedgekeurde bestemmingsplan is ingaande
06-03-2008 onherroepelijk geworden.



INHOUDSOPGAVE

I	TOELICHTING	BLZ.
HOOFDSTUK 1 INLEIDING.....		1
1.1	Aanleiding tot het plan.....	1
1.2	Beleidskader.....	2
1.2.1	Stedelijk beleid.....	2
1.2.2	Bovenstedelijk beleid.....	3
HOOFDSTUK 2 BESCHRIJVING VAN HET PLANGEBBIED.....		5
2.1	Begrenzing.....	5
2.2	Historie Wijnhaven.....	5
2.3	Vigerende regelingen.....	5
2.4	Gebiedsbeschrijving.....	6
2.4.1	Stedenbouwkundige structuur.....	6
2.4.2	Functionies.....	7
2.4.3	Verkeer en vervoer.....	7
HOOFDSTUK 3 HET PLAN.....		9
3.1	Voorgestane ontwikkelingen.....	9
3.2	Kantoren.....	10
3.3	Wonen.....	11
3.4	Voorzieningen.....	12
3.4.1	Detailhandel en aanverwante dienstverlening.....	12
3.4.2	Leisure.....	13
3.4.3	Hotel en vergaderfaciliteiten.....	14
3.4.4	Overige voorzieningen.....	14
3.5	Stedenbouwkundige inpassing.....	14
3.6	Verkeer en vervoer.....	19
3.6.1	Verkeersbeleid.....	19
3.6.2	Autoverkeer.....	20
3.6.3	Openbaar vervoer.....	21
3.6.4	Parkeren.....	22
3.6.5	Langzaam Verkeer.....	25
HOOFDSTUK 4 MILIEUASPECTEN.....		26
4.1.1.	Tien voor milieu; contourennota voor milieubeleid 2006 - 2010.....	26
4.1.2	Gebiedsgericht milieubeleid.....	26
4.1.3	Duurzaamheid.....	26
4.2	Milieueffectrapportage (m.e.r.).....	27
4.3	Geluid.....	34
4.4	Lucht.....	36
4.5	Bodem.....	40
4.6	Waterhuishouding.....	41
4.7	Bezonning en windhinder.....	43
4.8	Duurzaam bouwen.....	44
4.9	Ecologisch beleid.....	45
HOOFDSTUK 5 FINANCIËLE UITVOERBAARHEID.....		48
HOOFDSTUK 6 TOELICHTING OP DE PLANVOORSCHRIFTEN.....		49
6.1	Algemeen.....	49
6.2	Opbouw van de voorschriften.....	49
6.3	Beschrijving per bestemming.....	49

HOOFDSTUK 7	RESULTATEN GEVOERD OVERLEG EN INSpraak	51
7.1	Gevoerd overleg ex artikel 10 Bro.....	51
7.2	Inspraak voorontwerp-bestemmingsplan	52
7.3	Inspraak Milieu-effectrapport SMB, Wet milieubeheer, Besluit milieu-effectrapportage	52
7.4	Behandeling ingekomen reacties MER, vooroverleg ex artikel 10 Bro en inspraak.....	52

Bijlagen, behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan:

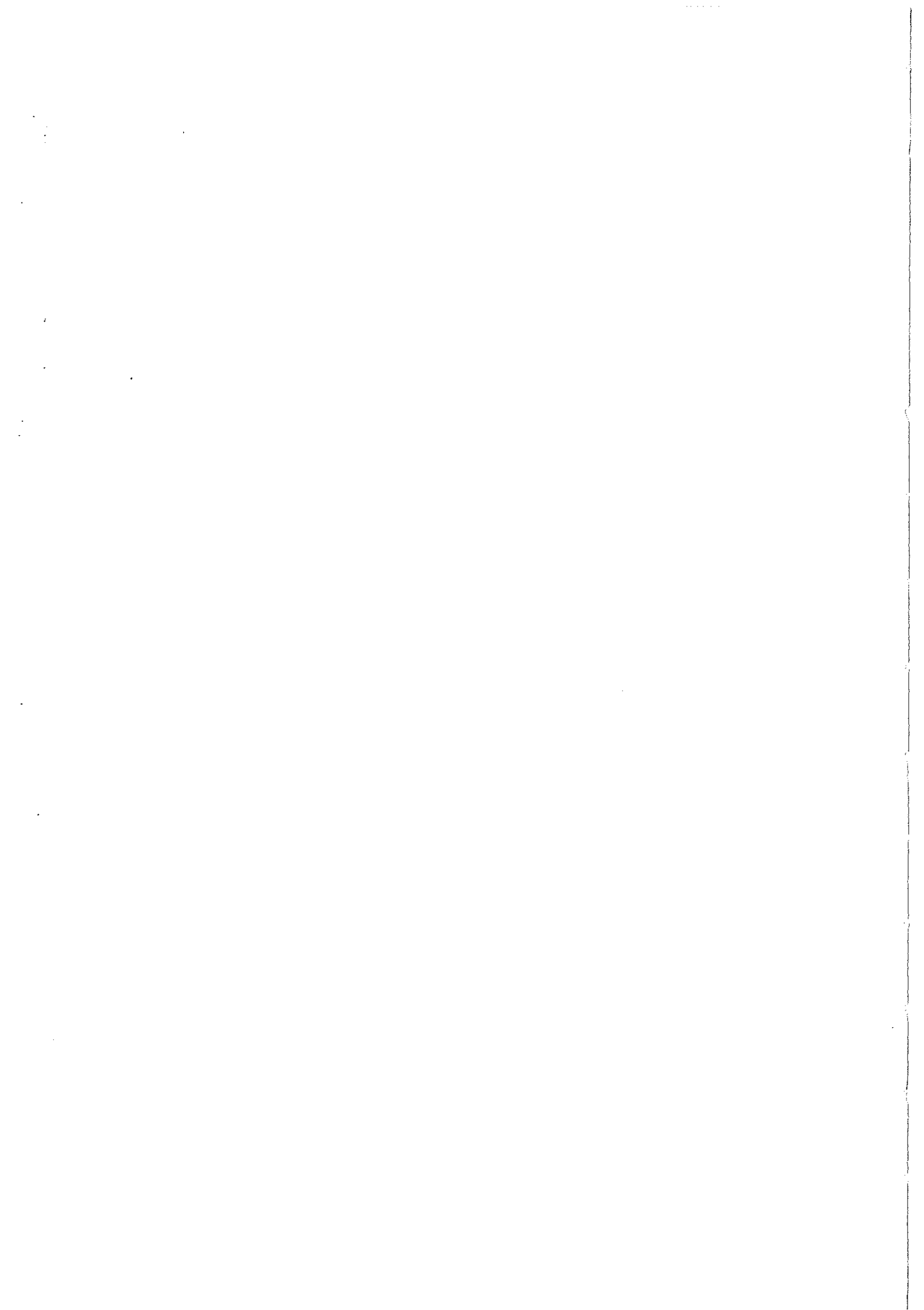
- Gebiedsgericht milieubeleid;
- Verslag van de informatie-/Inspraakavond over Milieueffectrapport, Voorontwerp-bestemmingplan Wijnhavenkwartier en concept-ontheffingsverzoek Wet geluidhinder, d.d. 9 augustus 2006;
- brief Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, d.d. 26 juli 2006, DRM/ARW/06/6861, inzake afgifte van specifieke verklaring van geen bezwaar;
- brief VROM Inspectie, d.d. 4 juli 2006, kenmerk 2006289189-LHE, inzake artikel 10 Bro-overleg;
- brief Provincie Zuid-Holland, d.d. 20 juli 2006, kenmerk DRM/ARW/06/6860, inzake artikel 10 Bro-overleg;
- besluit van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, d.d.20 november 2006, kenmerk DGWM/2006/16657A, inzake vastelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder;

II. VOORSCHRIFTEN

Bijlage, behorende bij de voorschriften

- Staat van horeca-inrichtingen

I. TOELICHTING



HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding tot het plan

Het plangebied waarop deze 8e herziening van het bestemmingsplan Spuikwartier betrekking heeft, maakt deel uit van Den Haag Nieuw Centrum. Het Wijnhavenkwartier zoals dit gebied wordt aangeduid, is strategisch gelegen tussen aan de ene kant de binnenstad met het kernwinkelgebied en aan de andere kant het Centraal Station en de Utrechtsebaan, die de verbinding vormt met de snelwegen. De Structuurvisie Den Haag 2020 beschouwt het Centrum als één van de kanszones, gebieden die een buitengewone bijdrage kunnen leveren aan de ambitie 'Wéreldstad aan Zee'. Een kanszone is een gebied met mogelijkheden voor aantrekkelijke plekken voor stedelijk wonen, werken en voorzieningen. Het Centrum is en blijft een visitekaartje van Den Haag dat door permanent onderhoud zijn bijzonder karakter moet blijven houden.

Kwaliteitsverbetering van dit gebied is al jaren één van de speerpunten van beleid. Beoogd wordt het centrum van Den Haag meer dynamiek te geven en te laten functioneren als hart van de stad. Teneinde uitvoering aan deze doelstelling te kunnen geven is hiertoe reeds in de maand december 2003 het voormalige bestemmingsplan Wijnhavenkwartier vastgesteld (raadsbesluit 238, 11 december 2003). Bij besluit van 6 juli 2004 (DRM/ARB/03/18060A) hebben Gedeputeerde Staten aan dit bestemmingsplan goedkeuring verleend. Uiteindelijk heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, na advies te hebben ingewonnen bij de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak, op 20 juli 2005 (nr. 200407071/1) goedkeuring onthouden aan dit bestemmingsplan omdat er in verband met het te realiseren bedrijfsvloerooppervlak sprake was van een stadsproject, waarvoor een mer-beoordelingsprocedure had moeten worden doorlopen.

In reactie op de uitspraak van de Afdeling heeft het gemeentebestuur van Den Haag besloten om een milieueffectrapportage op te stellen en daarbij te onderzoeken in hoeverre er significante gevolgen voor het milieu te verwachten zijn bij de herontwikkeling van het Wijnhavenkwartier (MER en milieurapport SMB Herontwikkeling Wijnhavenkwartier Den Haag, d.d. 9 mei 2006). In dit ruimtelijke plan is met de uitkomsten van het MER rekening gehouden en dat heeft ook geleid tot het op onderdelen aanpassen van het hierboven aangehaalde bestemmingsplan. In hoofdstuk 4 (Milieuaspecten) wordt hier nader op ingegaan. Verder is de planvorming, daar waar nodig, in verband met beleidsmatige ontwikkelingen geactualiseerd.

De vernieuwing van het Wijnhavenkwartier, biedt in breder perspectief kansen voor het hele centrumgebied en levert een versterking op van de regionale functie van de binnenstad. De vernieuwing van het Haagse centrum is niet plotsklaps in gang gezet. In de nota "Hart voor Den Haag" uit 1989 was reeds gesteld dat de stad een stevige impuls nodig had om goed te kunnen blijven functioneren. Onder meer door het verdwijnen van nogal wat werkgelegenheid naar de randen van de stad brokkelde het fundament van de binnenstad af. Een van de doelstellingen was daarom het terugbrengen van de economie naar de binnenstad. Het streven van de gemeente is erop gericht om het wonen en werken terug te brengen naar een plek dicht tegen het historisch centrum en tevens (mede hierdoor) de stedelijke functies te verbeteren. Met de bouw van het Stadhuis en de Resident is hiertoe reeds een belangrijke aanzet gemaakt. De bouw van het Spuimarktcomplex vormt daarbij een nieuwe belangrijke stap. Zo voltrekt zich inmiddels geleidelijk aan een stedelijke vernieuwingsoperatie die Den Haag op vele fronten een krachtiger centrum geeft.

Het accent van dit plan ligt nadrukkelijk op stedenbouwkundige kwaliteit in combinatie met een gemengd stedelijk karakter. De Turfmarkttroute is één van de voornaamste routes voor langzaam verkeer tussen de polen Den Haag Centraal en Spuimarkt, maar momenteel mist dit gebied de gewenste kwaliteit en uitstraling. Deze entree van de Haagse binnenstad heeft immers een belangrijke ondersteunende en aanloopfunctie voor de verschillende deelgebieden die in de loop van de tijd zijn ontstaan.

De herontwikkeling van de locaties Zwarte Madonna en van de ministeries van Justitie en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft voor de stad een hoge prioriteit. Aangezien het Rijk

binnenkort aanzienlijk moet gaan investeren in beide ministeries is er een mogelijkheid om een enorme stedenbouwkundige kwaliteitsverbetering tot stand te brengen, waarbij de Turfmarktroute en de Schedeldoekshaven - als entree van de stad - een nieuwe impuls kunnen krijgen in samenhang met de ontwikkelingen rond het Centraal Station. Daarmee kan ook worden voldaan aan de behoefte aan meer en hoogwaardiger woningen in het centrum. Daarnaast moet een betere benutting van het Wijnhavenkwartier worden gezien in samenhang met diverse bouwplannen die momenteel worden opgestart ten behoeve van de Rivierenbuurt. Bij de ontwikkeling van het plan is in programmatisch opzicht aansluiting gezocht op het bestaande gemeentelijk beleid, zoals verwoord in diverse themanota's. De Turfmarktroute wordt verder ontwikkeld met aan kantoorwerk gerelateerde functies, zoals persoonlijke en zakelijke dienstverlening aan de kant van de ministeries aan de Zwarteweg en horeca, cultuur en detailhandel aan de kant van de Wijnhaven. Het Wijnhavenkwartier wordt ingericht als een center of services, een gemakzone. Allerlei vormen van service op maat passen binnen dit concept. Zo onderscheidt deze zone zich van andere gebieden in de omgeving en vormt zij een aanvulling op het stedelijk aanbod. In het plan wordt uitgegaan van een gevarieerd aanbod aan functies zoals wonen, werken, uitgaan, sporten, winkelen en cultuur in een hoge dichtheid en met een grote mate van functiemenging.

1.2 Beleidskader

1.2.1 Stedelijk beleid

In de zomer van 2005 is door het college van B&W de Structuurvisie Den Haag 2020, Wéreldstad aan Zee vastgesteld. De structuurvisie beschrijft het gewenste toekomstbeeld en de ruimtelijke veranderingen die in de komende 15 jaar nodig zijn om dat te bereiken.

De ambitie van Den Haag is om een Wéreldstad aan Zee te zijn. Dat betekent dat de ligging aan zee benut moet worden voor een unieke identiteit en een uniek programma aan de kust. Dat betekent dat Den Haag een rol blijft spelen in de internationale wereld van recht en bestuur. Maar ook dat de multiculturele samenleving volwaardig en met trots tot de stad behoort. Ten slotte heeft Den Haag een centrale rol als de residentie van Nederland en als centrumgemeente van de regio Haaglanden.

Om deze ambitie waar te maken is een Stedelijke agenda geformuleerd waarin de belangrijkste richtinggevendende investeringen zijn aangegeven voor wonen, werken, groen, openbare ruimte en infrastructuur. Den Haag heeft de ambitie om de bestaande stad te verdichten met (centrum) stedelijke woonmilieus. Dit kan door kwalitatief hoogwaardige appartementen te realiseren en bestaande bedrijventerreinen te transformeren naar gemengde stedelijke milieus. Daarnaast bestaat de ambitie om een substantieel aantal arbeidsplaatsen toe te voegen (voornamelijk door groei in de diensten- en kenniseconomie).

De Wéreldstad aan Zee krijgt vorm in vijf kanszones: gebieden die een buitengewone bijdrage kunnen leveren aan de ambitie van Wéreldstad aan zee, gebieden met mogelijkheden voor aantrekkelijke plekken voor stedelijk wonen, werken en voorzieningen. Deze zones betreffen: het Centrum, de Lijn 11-zone, de Internationale kustzone, de Vliet/A4-zone en de Schakelzone Lozerlaan. De ambities moeten door integrale gebiedsontwikkeling in de komende 15 jaar gestalte krijgen.

Het Wijnhavenkwartier maakt onderdeel uit van de kanszone Centrum. Dit is het gevolg van het feit dat de verschillende facetten van veelzijdig Den Haag hier zichtbaar zijn. De binnenstad met markante gebouwen, die tot ver buiten Den Haag bekendheid genieten, is het kloppend hart van de stad. Het is en blijft een visitekaartje van Den Haag dat door permanent onderhoud zijn bijzonder karakter moet blijven behouden. In de komende jaren zal door toevoeging van wonen, voorzieningen en werkgelegenheid de regionale centrumfunctie verder worden uitgebouwd door onder meer de plannen voor het Wijnhavenkwartier.

Het Wijnhavenkwartier maakt tevens deel uit van de Haagse binnenstad. Het beleidskader voor de binnenstad is neergelegd in 'Het binnenstadsplan 2000-2010' (Binnenstad Buitengewoon - Binnenstadsplan Den Haag 2000-2010; Gemeente Den Haag 2001). Het plan bevat de strategische keuzes die richting geven aan de integrale beleidsontwikkeling en vormt bovendien het

ontwikkelingskader en de basis voor bestemmingsplanwijzigingen.

Het binnenstadsplan biedt inzicht in de verschillende functies van de binnenstad en typeert de verschillende deelgebieden naar soorten activiteiten

De volgende uitgangspunten zijn in deze toekomstvisie geformuleerd:

1. Versterking van de verblijfsfunctie, de recreatieve waarde en het historische karakter;
2. Nadruk op de wensen van de gebruiker;
3. De kwaliteit, sfeer, identiteit en het onderscheidend vermogen van de verschillende (sfeer)gebieden van de binnenstad moeten worden versterkt;
4. Investing in fysieke vernieuwing.

In hoofdstuk 3.1 wordt uitgebreider ingegaan op het binnenstadsplan.

1.2.2 Bovenstedelijk beleid

De Deltametropool is in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening de aanduiding voor het (inter)nationale stedelijke netwerk dat in de Randstad de komende decennia wordt gevormd (*Den Haag het knooppunt van besluitvorming in de Deltametropool; Gemeente Den Haag, mei 2001*). Binnen de Deltametropool bevinden zich enkele centra van internationaal niveau, waarvan Den Haag er een is. Den Haag identificeert zich als het knooppunt van besluitvorming en profileert zich als internationale hoofdstad van recht en vrede, als nationaal centrum van ICT en Telecom en als zetel van het nationale bestuur. Om inhoud te geven aan dit profiel binnen de Deltametropool staat Den Haag de komende decennia grote en kwalitatief hoogwaardige ontwikkelingen voor ogen:

- de vorming van één internationale knoop in het gebied tussen Den Haag Centraal Station, Hollands Spoor en het Prins Clausplein, de Centrale Zone, waar wonen, werken en voorzieningen met een scala van vervoerswijzen samenkomen;
- een kwaliteitsimpuls op het gebied van het wonen, waaronder het toevoegen van hoogstedelijke topmilieus;

Hierbij behoort onder meer de realisatie van een toplocatie voor bedrijven in de zakelijke dienstverlening, overheidsorganisaties, internationale instellingen en hoogstedelijk wonen in het gebied rond station Den Haag Centraal. Het Wijnhavenkwartier vormt onderdeel van deze internationale knoop.

Het Streekplan Zuid-Holland West (vastgesteld 19 februari 2003) beschrijft de ontwikkeling van Den Haag Nieuw Centrum, het gebied van Spui tot en met het Beatrixkwartier, als een hoogwaardig, multifunctioneel gebied van grootstedelijke allure. De omgeving van het Centraal Station is een cruciale schakel binnen dit gebied. De achterliggende gedachte is dat een gevarieerd aanbod aan functies leidt tot een krachtig en dynamisch centrum en daarmee tot de gewenste ontwikkeling en uitstraling van dit voor de stad belangrijke gebied.

In het stedelijk gebied van Haaglanden is in het streekplan een groot aantal knopen aangewezen die van belang zijn voor een betere benutting van infrastructuur en de verdere ontwikkeling van de netwerkstad.

Een goede onderlinge afstemming van knopen en infrastructuur moet bijdragen aan:

- beperking van de groei van de automobiliteit ten gunste van het gebruik van het openbaar vervoer en het goederenvervoer over water en rail;
- bevordering van de bereikbaarheid;
- optimalisering van het ruimtegebruik binnen het bestaand stedelijk gebied;
- functiemenging en -differentiatie;
- realisatie van een concurrerend vestigingsklimaat waarbij unieke locaties optimaal worden benut;
- energiebesparing en goede omgevingskwaliteit.

Dit betekent dat het wenselijk is mobiliteitsintensieve functies rond die knopen te concentreren en daarbij aansluiting te zoeken bij het gewenste profiel van de betreffende knoop. Den Haag Centraal is daarbij een (inter) nationale knoop met de nadruk op (inter)nationaal recht en bestuur, cultuur, toerisme en zakelijke diensten.

Het regionaal beleid is vastgelegd in het Regionaal Structuurplan Haaglanden (Regionaal Structuurplan Haaglanden - Stadsgewest Haaglanden; vastgesteld 20 februari 2002). Deze nota ziet uitbreidingsmogelijkheden voor bestuur en zakelijke dienstverlening vooral in het 'superknooppunt' van infrastructuur in het gebied rond Den Haag CS met uitstraling naar HS en de Binckhorst. De nota legt vooral nadruk op de noodzaak van een rijk geschakeerd netwerk van stedelijke centra (met voorzieningen, cultuur en bedrijvigheid) voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van de regio. Het centrum van Den Haag moet daarin kunnen groeien in zijn nationale en internationale betekenis.

2.1 Begrenzing

Deze herziening van het bestemmingsplan heeft betrekking op een deel van de Haagse binnenstad. Voor dit plangebied is een specifiek stedenbouwkundig plan gemaakt, dat in belangrijke mate als basis dient voor deze planherziening. Het plangebied waarop deze herziening betrekking heeft, is gelegen tussen de Turfmarkt, de gracht aan de Zwarteweg, de Schedeldoekshaven en de theaters aan het Spui.

2.2 Historie Wijnhaven

Het Wijnhavenkwartier dankt zijn recente naam aan de Wijnhaven, die in het begin van de 17e eeuw gegraven is. Het kleine haventje lag in het verlengde van de Nieuwe Haven, tussen de Kalvermarkt en de Turfmarkt. Na demping in 1826 werd het omgedoopt tot Nieuwe Markt, maar de haven herkreeg zijn naam weer in 1943.

Het plangebied, de oostelijke zijde van het Spui had een kwalijke naam door de vele kroegen en bordelen. Al in 1539 beklagden de "gemeen Buyren van de Spoije" zich bij het Hof van Holland over de "oneerlijke taverne en de herbergen van bordelen".

Het Spuikwartier, waar het plangebied deel van uitmaakt, kwam rond 1600 tot ontwikkeling en werd het economisch hart van werkend Den Haag. De neergang rond 1870 was niet alleen een gevolg van de demping van de grachten en havens, maar vooral van de veranderde vervoerswijze zoals de trein. De belangrijke nieuwe ontwikkelingen vonden dan ook buiten de singelgrachten plaats. Het betreffende gebied beschikt als gevolg hiervan niet over de ruimtelijke kwaliteit die voor dit centraal gelegen deel van de stad in feite onontbeerlijk is.

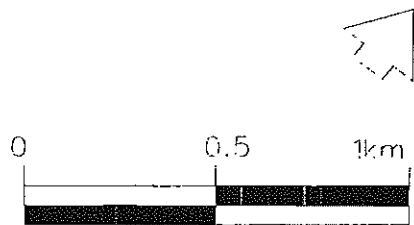
In de jaren 20 van de vorige eeuw zijn diverse pogingen gedaan om door middel van nieuwbouw van het stadhuis het verval te keren. In de tijd van de Wederopbouw lag het accent bij de plannen voor het oostelijk deel van het Spuikwartier vooral op de ontsluitingsproblematiek (de Dwarsweg) van de Binnenstad, hetgeen via een groot aantal plannen leidde tot de huidige situatie met de Ministeries en het Prins Bernhard Viaduct. De opvallendste plannen waren: Het Wederopbouwplan van Dudok (1951), het plan van de commissie Mouton (1956), het plan Nervi (1967), het plan De Nieuwe Hout van Lucas en Niemeijer (1970), het plan Weeber (1977) en het plan Krier (1988).

2.3 Vigerende regelingen

De huidige bebouwing onder de benaming Zwarte Madonna en JuBi-kavel is opgenomen in het bestemmingsplan Spuikwartier. Dit plan is door de gemeenteraad vastgesteld op 23 augustus 1982, nr. 371, gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 26 maart 1985, no. B20662/1 en bij Koninklijk Besluit onherroepelijk geworden op 24 augustus 1988, no. 119. De Zwarte Madonna heeft de (globale uit te werken) bestemming 'Gemengde Doeleinden'. Binnen deze bestemming zijn verschillende functies mogelijk, zoals woningen, detailhandel en parkeervoorzieningen. Binnen het betreffende bestemmingsvlak (GD VIII) zijn geen kantoren, hotels, andere bedrijven en welzijnsvoorzieningen toegestaan. De bebouwingsbepalingen komen overeen met de omvang van de bestaande bebouwing. De beide ministeries op de JuBi-kavel hebben de bestemming 'Kantoordoeleinden' waar tevens (ondergrondse) parkeergarages zijn toegestaan. Ook hier komen de bouwvoorschriften overeen met de bestaande omvang van de gebouwen. De openbare ruimte rondom deze gebouwen is opgenomen in de tweede en zesde herziening van het bestemmingsplan Spuikwartier. Deze gronden hebben daarin de bestemming 'Langzaam Verkeersroute/Verkeersgebied'. Hierop mogen bouwwerken ten dienste van de bestemming, voor doeleinden van kunst of openbaar nut worden gebouwd. Afhankelijk van de bestemming is tevens een ontsluiting voor verkeer of voetgangers in het plan opgenomen. Aan de kant van het noordoosten bevinden zich de bestemmingen 'Verblijfsstraat' en 'Water'. Hierop mogen hoofdzakelijk andere bouwwerken ten dienste van de bestemming worden opgericht. Aan de zijde van de openbare ruimte aan de Schedeldoekshaven is het bestemmingsplan Spuikwartier nog vigerend. De gronden zijn bestemd voor 'Hoofdverkeersweg' en 'Openbaar vervoerbaan'.



grens van het bestemmingsplan
Wijnhavenkwartier



Ter plaatse van genoemde bestemmingen mogen bouwwerken ten dienste van de bestemming en voor doeleinden van openbaar nut worden gebouwd.

2.4 Gebiedsbeschrijving

2.4.1 Stedenbouwkundige structuur

Ruimtelijke kenmerken

Het Wijnhavenkwartier maakt deel uit van het gebied 'Nieuw Centrum'. Een kenmerk van de ligging van het Wijnhavengebied is, dat het een prominente plaats inneemt in het binnenstedelijk gebied. Dit geldt zeker ten aanzien van de Turfmarktroute met de (dienst)ingangen van diverse ministeries. De historische lijn Nieuwe Haven is optisch onderbroken door de schijven van Binnenlandse Zaken en Justitie. Op dit punt kunnen bij herontwikkelingen van deze locatie zeker verbeteringen worden aangebracht en kan aan deze historische lijn opnieuw vorm en inhoud worden gegeven. Een verdere verbetering op dit punt kan nog worden verkregen door inkorting van het Prins Bernhardviaduct.

In het gebied, dat doorkruist wordt door een tramverbinding, bevinden zich momenteel de twee hiervoor genoemde ministeries alsmede een woningbouwcomplex. Aan de ene zijde van bedoelde bebouwing bevindt zich de Turfmarkt, welke dienst doet als langzaamverkeersroute. Aan de andere zijde ervan bevindt zich de Schedeldoekshaven. Deze straat vormt een van de entrees naar de binnenstad en fungeert mede als parkeerroute voor het verkeer naar de binnenstad. Beide verbindinglijnen met de binnenstad missen de gewenste stedenbouwkundige uitstraling die van dergelijke belangrijke routes zou moeten uitgaan en daardoor fungeren zij louter als verbindingfunctie tussen het CS c.q. de Utrechtsebaan en de binnenstad van Den Haag.

De doorsnijding van het Wijnhavenkwartier ten behoeve van de tram is functioneel bepaald. Het doet afbreuk aan de stedenbouwkundige structuur van de locatie. De oorzaak hiervan wordt gevormd door het gegeven dat de tram niet door de straat rijdt, maar slechts een dwarsverbinding vormt over de Turfmarkt.

Archeologie

Met het aannemen van de Nieuwe Monumentenwet door de Tweede Kamer is het archeologisch erfgoed een factor die in alle planvorming vanaf een vroeg stadium moet worden meegenomen. Uitgangspunt is dat het erfgoed zoveel mogelijk in situ behouden moet blijven, en als vernietiging door nieuwbouw onvermijdelijk is, het onderzocht moet worden (behoud ex situ). In de nieuwe wet wordt het primaat t.a.v. de archeologie bij de gemeenten gelegd.

Een en ander wordt mede verwoord in de beleidsnota Archeologie 2000-2005 van de gemeente Den Haag.

Het plangebied is volgens de Archeologische-geologische kaart van Den Haag gesitueerd in een brede strandvlakte. Strandvlaktes zijn de laaggelegen delen tussen de strandwallen, de zandruggen die grofweg evenwijdig aan de kustlijn liggen en die enige duizenden jaren voor Christus door natuurlijke processen zijn gevormd. Op de IKAW (Indicatieve Kaart voor Archeologische Waarden) van de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) staan strandvlakten te boek als gebieden met een middelhoge trefkans. Op de Belvederekaart is het plangebied niet apart vermeld. Volgens de Archeologische Monumentenkaart van Zuid Holland uit 1994 is de stadskern van Den Haag er één met een hoge archeologische verwachting.

In 2006 is door de afdeling Archeologie in het kader van het MER een Bureauonderzoek uitgevoerd naar de archeologische waarden van het plangebied. Daarbij is het volgende komen vast te staan:

In de natte strandvlaktes werd in de loop der eeuwen een soms dik pakket veen gevormd. Dat is ook hier het geval. De ondergrond van het plangebied is dus altijd drassig geweest; sporen van pre- of vroeghistorische bewoning worden daarom niet verwacht.

Het plangebied is daarnaast ook gelegen in de historische kern van de stad. Het westelijk deel ervan werd vanaf het einde van de 16e eeuw onderdeel van een nieuw binnenhavengebied en ontwikkelde zich in de zeventiende eeuw tot een bedrijvig gebied. Het oostelijk deel daarentegen is heel lang onbebouwd gebleven. Pas in de loop van de 19^{de} eeuw werd dit deel volgebouwd, vooral met tal van kleine hofjeswoningen.

Na de sloop van de wijk in de jaren zestig van de vorige eeuw zijn in het huidige plangebied de huidige ministeries en het appartementencomplex "De Zwarte Madonna" tot stand gekomen. De Zwarte Madonna is gebouwd in het gedeelte dat pas in de 19^{de} eeuw tot ontwikkeling kwam. Daar zijn nooit archeologische waarden aanwezig geweest.

De ministeries zijn gesitueerd in het deel waar de binnenhavens gesitueerd waren en dat dus een archeologische verwachting kende. De onderkeldering van beide gebouwen is echter dusdanig diep aangelegd (ca. 5,5 m. onder maaiveld) dat moet worden aangenomen dat ter plekke van deze gebouwen alle eventuele archeologische waarden tot en met de sporen van de grachten zijn verdwenen.

Toch zijn waarschijnlijk niet alle archeologische waarden binnen het plangebied verdwenen. De grens van het plangebied neemt aan weerszijden van het ministerie van Justitie namelijk de openbare ruimte mee. Daar zijn mogelijk nog resten van de grachten van de Turfmarkt en de Schedeldoekshaven en constructies als kademuren aanwezig.

Concluderend kan worden gesteld dat in het overgrote deel van het plangebied geen archeologische waarden aanwezig zijn. Deels is dat omdat ze er niet geweest zijn, maar deels heeft dat ook zijn oorzaak in de diepgaande bouwactiviteiten van enkele decennia geleden. Alleen de openbare ruimte aan weerszijden van het Ministerie van Justitie kent nog een archeologische verwachting. Dat betekent dat bij nieuwbouwplannen die zich tot die delen uitstrekken, voorafgaand aan de werkzaamheden archeologisch (voor)onderzoek moet worden uitgevoerd.

Sociale veiligheid

De openbare ruimte zal zodanig moeten worden ingericht dat het een bijdrage levert aan het karakter van de route en de aanpalende gebouwen. Dit betekent dat veel aandacht zal moeten worden besteed aan beplanting, verlichting en overig straatmeubilair. De Schedeldoekshaven wordt, in tegenstelling tot de huidige situatie, ook als voorkant ontsloten. Er zullen in alle bouwblokken entrees aan de Schedeldoekshaven komen; dit kan een voorrijlocatie voor een hotel betekenen, maar ook entrees van woningen en kantoren. Het uitgangspunt is dat er geen achterkanten aan de openbare straat mogen ontstaan. Een levendig straatbeeld langs de openbare weg is het hoofduitgangspunt.

2.4.2 Functies

In het plangebied bevinden zich de ministeries van Justitie en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Ook zijn er binnen deze bestemming gebouwde onder- en bovengrondse parkeervoorzieningen aangebracht. Tussen de ministeries bevindt zich op maaiveld een onderdoorgang ten behoeve van een voetgangersverbinding. In de er boven gelegen bebouwing zijn genoemde ministeries voor wat betreft de plintbebouwing aan elkaar verbonden.

Tussen het Centraal Station en de ministeries bevindt zich in het plangebied het woongebouw de 'Zwarte Madonna'. Dit gebouw is voorzien van een gemeenschappelijke binnentuin met daaronder parkeervoorzieningen. Aan de Turfmarkt bevinden zich winkelruimtes.

2.4.3 Verkeer en vervoer

Vanuit het Centraal Station in de richting van de binnenstad wordt het gebied ontsloten via de langzaamverkeersroute door de Turfmarkt en voor wat betreft het gemotoriseerd verkeer en openbaar vervoer door de Schedeldoekshaven. De Turfmarkt vormt voor langzaam verkeer de verbinding tussen het Centraal Station en de binnenstad. Hiermee vervult de Turfmarkt een belangrijke doorlooptaak. Dwars over de Turfmarktroute ligt een tramspoor. Dit exploitatiespoor

verbindt de halte Kalvermarkt met de maaiveldhaltes van CS. De Schedeldoekshaven fungeert als verbindingsroute vanuit en naar de binnenstad voor het gemotoriseerd verkeer. Deze weg maakt tevens onderdeel uit van de parkeerroute voor het centrum. Daarnaast zijn ook de ontsluitingen voor het expeditieverkeer ten behoeve van de gebouwen die gelegen zijn tussen de Turfmarkt en de Schedeldoekshaven aan deze laatstgenoemde straat gelegen. De parkeergarage van de Zwarte Madonna is bereikbaar vanaf de Zwarteweg. Deze weg wordt ook gebruikt voor expeditieverkeer. De garage van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties wordt ontsloten via de Schedeldoekshaven (in- en uitrit). De garage van het ministerie van Justitie wordt ontsloten door het weggedeelte tussen de Zwarte Madonna en de ministeries (zowel in- als uitrit). De garages onder de beide ministeries zijn voor een deel ook onderling verbonden waarbij er een scheiding is tussen de inrijroute en uitrijroute. De inrit bevindt zich ondergronds tussen de ministeries en de theaters. De uitrit bevindt zich op maaiveld direct op de Schedeldoekshaven.

HOOFDSTUK 3 HET PLAN

3.1 Voorgestane ontwikkelingen

De vernieuwing van het Haagse centrum werd al jaren geleden in gang gezet met als doel de economie terug te brengen naar de binnenstad. Onder de vlag van Nieuw Centrum werd en wordt dit gedaan door wonen en werken terug te brengen dicht tegen het historische centrum aan. Inmiddels zijn het stadhuis en de Resident voltooid. Belangrijke andere grote projecten zoals Den Haag Nieuw Centraal en Spuimarkt zijn nog in uitvoering of in voorbereiding. De vernieuwing van het Wijnhavenkwartier sluit aan op deze ontwikkelingen. In het centrumgebied is kwaliteitsverbetering van de verbindingen tussen Den Haag Centraal en de binnenstad één van de speerpunten. Het accent ligt daarbij op stedenbouwkundige kwaliteit in combinatie met een gemengd stedelijk programma.

Het Wijnhavenkwartier maakt deel uit van de Haagse binnenstad. Het beleidskader voor de binnenstad is neergelegd in het 'Binnenstadsplan Den Haag 2000-2010'.

Beleidsuitgangspunten zijn onder meer een versterking van het kwalitatief hoogwaardig wonen, een actief beleid om 'urban-entertainment' (leisure) te realiseren, ruimte te scheppen voor themawinkels, pilot-stores en brandstores op strategische locaties, en versterken van de vermenging van werken met diverse andere functies.

Volgens het plan is de binnenstad opgebouwd uit verschillende sfeergebieden. Deze worden gekenmerkt door een grote mate van overeenkomst in functies, sfeer en bebouwing.

• Historische kern

Het gebied rond de Hofvijver roept het beeld op van het Den Haag voor de Hagenaars, statig, chique, historisch, cultureel enz. Het historische hart van Den Haag.

• Statige kern

Omgeving Parkstraat, Denneweg, Koninginnegracht ten noorden van de historische kern. Mix van hoogwaardig wonen, werken in kantoren en detailhandel en horeca.

• Winkelkern

Binnen het kernwinkelgebied zijn weer bijzondere deelgebieden te onderscheiden, te weten het hart met de Spuistraat als centrale as, de Hoogstraat en het Noordeinde met hoogwaardige luxe, rond Groenmarkt en Prinsestraat met een specialistisch assortiment en de Grote Markt en omgeving met horeca.

• Nieuwe kern

Gebied met grootschalige ontwikkelingen; Resident, Spuiplein, Wijnhavenkwartier, CS Kwartier. Tegenhanger van het klassieke beeld dat de bezoeker van de Haagse binnenstad heeft.

In dit gebied domineren moderne bouwwerken met nadruk op de kantoorfunctie.

• Veelkleurige kern

De 'randen' die onderdeel zijn van de parkeerroute. Er is sprake van een mix van functies en een mengmoes van culturen. Broedplaatsfunctie voor nieuwe bedrijven.

Het is van belang om de verschillende sfeergebieden verder te versterken en herkenbaar te ontwikkelen door middel van verdere specialisatie en differentiatie.

De Turfmarkt maakt deel uit van de Nieuwe kern. Rondom het Spuiplein en de Nieuwe Kerk bevindt zich bovendien één van de drie uitgaansgebieden in de binnenstad. Het gebied kan worden omschreven als 'modern'. Het is het gebied van de grote culturele instellingen: de Anton Philipszaal, het Danstheater, Filmhuis, de Nieuwe Kerk, Theater aan het Spui, bibliotheek en gemeentearchief.

De belangrijkste motieven om de Nieuwe Kern te bezoeken zijn: wonen, kantoorgebonden werken, uitgaan, cultuur en recreëren. De toegestane oppervlakten voor de in het bestemmingsplan opgenomen functies zijn ten opzichte van het stedenbouwkundig programma enigszins verruimd. Deze geringe ophoging is evenredig over diverse functies verdeeld. Hiermee wordt een bepaalde mate van benodigde flexibiliteit gecreëerd om te kunnen inspelen op onvoorziene toekomstige marktontwikkelingen.

3.2 Kantoren

Overeenkomstig het mobiliteitsbeleid van het rijk wil de provincie, nieuwe kantoren zoveel mogelijk realiseren rond knooppunten van openbaar vervoer. Dit is mede ingegeven door het streven naar behoud en versterking van bestaande stedelijke structuren, aldus het Streekplan. Het Regionaal Structuurplan heeft als uitgangspunt een groei van de werkgelegenheid in kantoren. Een gefaseerde aanpak moet overaanbod voorkomen. Daarbij stelt de nota dat in geval van prioriteiten in kantoorontwikkeling de binnenstedelijke locaties en randstedelijke locaties met knooppuntpotenties de voorkeur hebben.

Het Wijnhavenkwartier maakt onderdeel uit van het Haagse Nieuw Centrum, het hart van het lokale en landelijke bestuurscentrum, dat zich uitstrekt van de binnenstad tot aan de Schenk. Hier bevindt zich de grootste kantoorconcentratie van de regio. Het gebied kan gekarakteriseerd worden als de centrale toplocatie van het stadsgewest met een internationaal concurrerend vestigingsmilieu.

De realisatie van het stadhuis, de Resident en de Hofstoren met als verbindend element de Turfmarkttroute heeft tot een ingrijpende transformatie van het gebied geleid. De aanpak van de locatie van de ministeries van Justitie en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en het woongebouw Zwarte Madonna vormt de laatste fase in de herstructurering van dit deel van Nieuw Centrum.

Het Wijnhavenkwartier maakt, als kantorenlocatie, onderdeel uit van het grootstedelijk centrummilieu dat zich uitstrekt van het Spui tot aan het Beatrixkwartier. De Evaluatie en actualisatie kantorenbeleid uit 2006 geeft voor de periode tot 2010 en de periode 2010-2015 aan op welke locaties kantoren mogen worden ontwikkeld in Den Haag. Hiermee wordt beoogd dat het aanbod op locaties goed is afgestemd op de vraag. Om te voorkomen dat er binnen het grootstedelijk centrummilieu een overschot op de markt ontstaat zijn een aantal andere plannen in Den Haag Nieuw Centrum en Utrechtse Baan uitgesteld tot 2015.

De Haagse Kantorennota is in zijn geheel onderdeel van de nota 'Kantorenstrategie Haaglanden' van het Stadsgewest. Het Stadsgewest kent buiten de Haagse locaties geen ontwikkelingslocaties die qua locatietype overeenkomen met het Wijnhavenkwartier. Dit maakt het Wijnhavenkwartier uniek.

De kantorenmarkt binnen het Grootstedelijk centrummilieu wordt voor het overgrote deel bepaald door verhuisbewegingen van ministeries. Dergelijke verhuisplannen hebben grote invloed op de vraag-aanbodverhoudingen binnen dit segment. Een zeker overaanbod aan locaties is daarom van belang om nu en in de toekomst deze verhuisbewegingen te kunnen faciliteren. In de actualisering kantorenbeleid is speciaal aandacht besteed aan het beleid van de Rijksgebouwendienst (RGD). De RGD voert een concentratiebeleid in vier steden waaronder Den Haag. Kantoren buiten het centrumcluster worden afgestoten en binnen het centrumcluster worden kantoren ontwikkeld en aangekocht. De kantoren worden geschikt gemaakt voor gebruik door verschillende rijksdiensten waardoor de kans op leegstand wordt beperkt. De RGD levert op deze manier een grote bijdrage aan de ontwikkeling van het nieuwe centrum in Den Haag. Het departementencluster in het centrum van Den Haag wordt met dit beleid verder versterkt.

Daarnaast zijn andere doelgroepen te onderscheiden, zoals front-offices van grote bedrijven, banken en verzekeringen, kleine services-organisaties die afkomen op verzamelkantoren en balie-organisaties bij voorkeur op stadsvloerniveau. Onder balie-organisaties worden niet alleen financiële bedrijven, zoals banken, hypotheekverstrekkers, internetcafé's, belastingadviesbureaus en verzekeringskantoren begrepen, maar ook uitzendbureaus en overige baliegerelateerde kantoorfuncties.

Kenmerkend voor het grootstedelijke centrummilieu zijn onder meer een hoge kwaliteit van gebouwen en openbare ruimte, een intensief en multifunctioneel ruimtegebruik, grootschalige gebouwen zowel gericht op single-, als op multitenant.

Het Wijnhavenkwartier zal daarom niet alleen ruimte bieden aan de beide ministeries, maar in beperkte mate ook aan commerciële kantoorgebruikers.

Bij hun taakuitoefening gaan ministeries in toenemende mate meer onderling samenwerken. Om de interactie met burgers en instellingen te bevorderen moeten deze gebouwen gemakkelijk

toegankelijk zijn. Bij de huisvesting van departementen dient met deze doelstellingen rekening te worden gehouden. De bereikbaarheid voor het publiek en de medewerkers moet zijn gewaarborgd en dient in ruimtelijke zin gestalte te krijgen.

De ministeries worden hoofdzakelijk in duurzame hoogbouw ondergebracht. Er wordt geopteerd voor openbare entrees, waar enkele publieksfuncties kunnen worden gevestigd.

De locatie en het gebouw dienen een geïntegreerd geheel te vormen met de directe omgeving en de functies die daaraan zijn toebedeeld. De bebouwing en met name de begane grond dient te worden afgestemd op de stedelijke structuur. Het betreft hier een ruimte met een multifunctioneel karakter met accent op het ontmoeten en informatieoverdracht. Naast de kantoorruimte voor de ministeries is er in beperkte mate extra commerciële kantoorruimte mogelijk, met name voor organisaties die zich bij voorkeur in de nabijheid van ministeries en centraal in de stad willen vestigen. Ter versterking van deze functie worden vestigingsmogelijkheden geboden aan instellingen die zich richten op aanverwante zakelijke dienstverlening.

Het kantooroppervlak in de nieuwbouwplannen van de ministeries heeft een omvang van ca. 120.000 m²; de huidige omvang van de ministeries in het plangebied bedraagt ruim 100.000 m². De overige in de planvoorschriften opgenomen metrages voor kantoren zijn beschikbaar voor de vrije markt. Via de in de planvoorschriften opgenomen wijzigingsbevoegdheid kan er daarnaast nog extra kantooroppervlak aan het gebied worden toegevoegd. Bij de beoordeling of hieraan medewerking zal worden verleend zal rekening worden gehouden met de navolgende afwegingscriteria:

- er moet voldoende 'marktruimte' zijn binnen het grootstedelijk centrummilieu;
- het totaal van de ontwikkelingen binnen het grootstedelijk centrummilieu moet passen binnen de in gewestelijk verband gemaakte afspraken;
- de keuzes moeten zijn gericht op zoveel mogelijk functiemenging.

3.3 Wonen

De Haagse Woonvisie is vastgesteld in 2004 (Haagse Woonvisie 2020; februari 2004). Voor de periode tot 2015 is een omvangrijk woonprogramma geformuleerd. Voor het merendeel van dit programma is nog geen ruimte gevonden. Uit de gehanteerde prognoses blijkt een groei van midden- en hogere inkomens. Den Haag zet in op een uitbreiding van vooral centrumstedelijk en groenstedelijk wonen. Het groen-stedelijke woonmilieu vindt men veelal in de vooroorlogse wijken met grote, dure woningen en luxe appartementengebouwen. Daarnaast is er relatief veel groen. De netto dichtheid is circa 30 woningen per ha. Het centrumstedelijk woonmilieu bevat het echte centrum van de stad en de centraal gelegen wijken net buiten het centrum. Het centrumstedelijk woonmilieu wordt gekenmerkt door een grote functiemenging van winkels, werken, recreatie en wonen en een zeer hoge bebouwingsdichtheid. In Den Haag is dat vooral de binnenstad binnen de grachtengordel, waaronder ook het Wijnhavenkwartier valt.

Toename van de bevolkingsomvang heeft vooral positieve effecten op het voorzieningenniveau. De aanwezigheid van hoogopgeleiden en hoge-inkomensgroepen heeft daarbij vooral effect op voorzieningen als hoger onderwijs en cultuur. In navolging van de Woonvisie zet ook de Structuurvisie Den Haag 2020 stevig in op uitbreiding van (centrum)stedelijke woonmilieus. Mogelijkheden om in de binnenstad woningen toe te voegen moeten daarom optimaal worden benut.

In het complex 'de Resident' werd met succes een groot aantal woningen gerealiseerd. Ook de zone aan de Turfmarkt in het Wijnhavenkwartier leent zich goed voor het terugbouwen en toevoegen van woningen. Voorwaarde is dat het wonen voldoende omvang krijgt en zoveel mogelijk aansluit bij de overige woonbebouwing in de directe omgeving. Bij de ontwikkeling van woningen dient goed rekening gehouden te worden met verschillende doelgroepen. Dit betekent dat een gemengd woningprogramma zal moeten worden ontwikkeld. De centraal stedelijke woonmilieus zijn in toenemende mate populair bij zowel jonge studerende en werkende starters als goed verdienende één- en tweepersoonshuishoudens en vitale ouderen.

De huidige centrum-stedelijke woningvoorraad en het jaarlijks via mutatie vrijkomende aanbod heeft een zwaar accent op goedkopere huurappartementen. Om daarnaast beter in te spelen op de marktvraag en om meer midden en hogere inkomensgroepen aan de binnenstad te binden, zullen de

toevoegingen in het centrum-stedelijk gebied vooral bestaan uit ruime (middel)dure koopwoningen, maar ook uit duurdere huurwoningen. Ook woonfuncties op het grensvlak van wonen en hotel, zogenaamde 'hotelappartementen' passen binnen dit concept. De woningen langs de Turfmarkttroute zullen zowel in de plint, met uitzondering van de onderste bouwlaag, als in de hoogbouw worden gesitueerd met in de hogere verdiepingen een uitzicht boven de stad en op zee. De bewoners kunnen gebruik maken van allerlei faciliteiten, zoals fitness, catering, gastenverblijven en schoonmaakwerkzaamheden (Wijnhavenkwartier - Center of Services; Stedenbouwkundige en programmatische studie Wijnhavenkwartier; Gemeente Den Haag, juni 2001).

Er zal ten behoeve van diverse doelgroepen een gemengd woningprogramma worden ontwikkeld dat in totaliteit ca. 600 woningen, waarvan 125 in de sociale sector, beslaat. Door de toevoeging van woningen krijgt het gebied een sterk multifunctioneel karakter.

3.4 Voorzieningen

Er is ruimte voor een groot scala aan voorzieningen in het plangebied. Bovenal is er ruimte om publieksfuncties aan het plein (Wijnhaven) te maken waardoor het aantrekkelijk wordt om aan de Wijnhaven te verblijven. Het gebied dient zowel overdag als 's avonds levendig te zijn. Vooral de aan het plangebied grenzende theaters en het hotel dragen daar aan bij.

3.4.1 Detailhandel en aanverwante dienstverlening

In het Binnenstadsplan Den Haag 2000-2010 wordt het Wijnhavenkwartier gezien als gebied dat ruimte kan bieden aan sommige winkelvoorzieningen die qua ruimte of karakter niet in het kernwinkelgebied passen en hier wel mogelijk zijn. Grootschalige winkelformules kunnen in het plan worden opgenomen met als restrictie dat de ruimte voor grootschalige winkelfuncties alleen op deze locatie mag worden aangeboden als alternatieven in de binnenstad ontbreken en wanneer de effecten op andere winkelgebieden in beeld zijn gebracht en afgewogen.

Dit beleid is aangescherpt in de Detailhandelsnota uit 2005 (Detailhandelsnota Den Haag – juni 2005). De gemeente Den Haag heeft de ambitie een winkelstad van internationaal niveau te worden. Om daarin te slagen moeten onder meer nieuwe internationale winkelformules naar de stad worden gehaald. De stad is bovendien gebaat bij een complementair concept of thema dat de binnenstad versterkt, zoals een design-, ict-, multimedia- of cultuurstraat. Het Wijnhavenkwartier kan bijdragen aan de doelstelling om Den Haag te ontwikkelen tot internationale winkelstad. Hier kan een speciaal thema worden opgenomen dat een nieuwe dimensie aan de binnenstad kan meegeven, waarbij cultuur en uitgaan een belangrijke rol spelen. De nadruk ligt daarom in de eerste plaats op de culturele en vermaaksfunctie van dit culturele entreegebied. Dit kan tot uitdrukking komen door een combinatie van winkels, horeca en vermaak.

De 'Regionale structuurvisie detailhandel Stadsgewest Haaglanden 2006-2011' is vastgesteld in november 2006. De nota bevat beleidskeuzes voor het regionale detailhandelsbeleid. De binnenstad van Den Haag heeft met haar bovenregionale functie het meest brede winkelaanbod in de regio. Den Haag moet werken aan de versterking van de positie van de binnenstad. Een sterke Haagse binnenstad bepaalt in belangrijke mate de vitaliteit en aantrekkelijkheid van de regio. Een vitaal klimaat op topniveau zorgt voor een sterk imago en daarmee verbetering van het vestigingsklimaat in zijn algemeenheid. Ontwikkelingen in de binnenstad van Den Haag worden daarom in principe in positieve zin tegemoet getreden, maar ook beoordeeld op kwalitatieve verbetering.

De winkels zullen naar verwachting hoofdzakelijk in de plint worden gehuisvest. Daarbij bestaat de mogelijkheid dat grotere winkels meerdere verdiepingen in beslag nemen. In de plannen is plaats voor *bijzondere winkelconcepten* in twee lagen. Een voorbeeld hiervan is een concept zoals van Barnes & Noble (New York, Londen), een sfeervolle leeszaal en boekwinkel, waar je ook koffie drinkt of de lunch gebruikt.

De Turfmarktroute behoort tot een van de entreegebieden tot het kernwinkelgebied. Om de levendigheid van deze route te vergroten is detailhandel een geschikte functie. Het beleid is erop gericht om de detailhandel in dit gebied niet als hoofdfunctie toe te voegen.

3.4.2 Leisure

De Leisurenota Den Haag (juni 2005) hanteert als definitie van leisure 'alle (concentraties van) publieksverzorgende vrijetijdsvoorzieningen met een (boven-)stedelijke verzorgingsfuncties. Hierbij gaat het om de volgende sectoren: horeca en uitgaan, attracties en vermaak, kunst en cultuur, sport en spel, wellness en gezondheid, verblijfsaccommodaties en zakelijk toerisme. Nieuwe initiatieven worden bij voorkeur gevestigd in de binnenstad, Scheveningen, kijkduin of (voor de langere termijn) de A12-zone. Om goede nieuwe leisureformules naar de stad te kunnen trekken moeten er verschillende aantrekkelijke locaties beschikbaar zijn, zodat per functie een optimale locatie kan worden gevonden. Ook het tijdstip van realisatie is daarbij van belang.

Het Wijnhavenkwartier wordt naast Spuimarkt en Den Haag Nieuw Centraal, gezien als één van de drie grote binnenstadsprojecten die samen volop kansen bieden voor de versterking van de Haagse binnenstad. De functies in het Wijnhavenkwartier moeten bij voorkeur van gemiddelde of grootschalige omvang zijn. Hoofddoelgroepen zijn bewoners, zakenmensen, ambtenaren en bezoekers van het cultuurcluster.

De invloedssfeer van de binnenstad als leisure-gebied (winkels, vermaak en horeca) strekt zich uit tot in het Wijnhavenkwartier.

Het Spuiplein kan nog beter herkenbaar worden als cultuurgebied door het toevoegen van laagdrempelig aanbod, bij voorbeeld op het vlak van horeca en galleries. Bij de besluitvorming over het Binnenstadsplan is het betrekken van de complexen van het Muziek- en Danstheater bij de plannen voor de ministeries van Binnenlandse Zaken en Justitie aan de orde gesteld. Door nieuwe functies als entertainment (waaronder bijvoorbeeld wordt verstaan een popmuseum, fitness, discotheek en 3D-Bioscoop) en een hotel met vergaderfaciliteiten in het gebied op te nemen, wordt op een intensivering van het gebruik van de cultuuruimten rond het Spuiplein ingespeeld. In het gedeelte grenzend aan de theaters zullen naar verwachting een foodcourt met een versmarkt, restaurants en horeca gevestigd worden. Deze voorzieningen trekken veel uitgaanspubliek aan en de levendigheid zowel overdag als 's avonds wordt er door vergroot. Door nadrukkelijk te kiezen voor een hoger marktsegment wordt ook de zakelijke markt bediend.

De horeca in Den Haag kenmerkt zich door een groot aantal vestigingen met een relatief klein oppervlak. Trendgevoelige formules zoals grand cafés, themacafés, grote discotheken en danscafés - ontwikkelingen die getuigen van schaalvergroting in de branche en voor het publiek spraakmakend zijn - werden in Den Haag slechts spaarzaam gerealiseerd. Bovendien is het aanbod in Den Haag sterk verspreid. De structuurvisie Horeca Den Haag (Structuurvisie Horeca Den Haag; gemeente Den Haag, juni 2000) bepleit daarom onder andere versterking van de aantrekkingskracht van de binnenstad door concentratie en optimalisatie van de horeca. De voortgangsrapportage Structuurvisie Horeca 2003 constateert gebrek aan complementair grootschalig horeca-aanbod in de uitgaanskernen en beveelt de vestiging daarvan aan binnen de uitgaanskern Spui. Dit uitgaansgebied beslaat een deel van het Spui en het deel van de Turfmarkt tussen Spui en Wijnhaven.

De nota uit 2000 spreekt van het stimuleren van een ontwikkeling van de Turfmarkt als aanlooproute naar de Binnenstad met differentiatie in marktsegment, branches en openingstijden; adequaat functionerend als prettige ontvangstruimte voor bezoekers van de stad. Het deel van de Turfmarkt ter hoogte van het stadhuis maakt bovendien onderdeel uit van de uitgaanskern plus experimenteergebied. Hiervoor is deze locatie uitermate geschikt vanwege de maximale ondersteuning van de omliggende kantoorfuncties, hotel(s) en culturele voorzieningen, alsook vanwege de goede bereikbaarheid. Door direct aansluitend op de 'foodcourt' aanvullende horeca te concentreren zal sprake zijn van een volwaardige en vooral hoogwaardige schakel in het horecanetwerk dat zich in de Haagse binnenstad gaat ontwikkelen. In dit verband moet onder aanvullende horeca worden gedacht aan thema- en specialiteitenrestaurants en grand café of brasserie formules met een expressieve uitstraling.

3.4.3 Hotel en vergaderfaciliteiten

Het hotelbeleid is gericht op versterking van het (zakelijk) toerisme. Voorkeurslocaties zijn de binnenstad en Scheveningen. Vanwege de gunstige ligging van het plangebied is deze locatie bijzonder geschikt voor een hotelaccommodatie en vergadercentrum. Een dergelijke functie is tevens goed te combineren met de in de naaste omgeving gelegen theaters. Een hotel kan een groot aantal voorzieningen zoals vergaderfaciliteiten, restaurants en fitness openstellen voor andere consumenten.

Een hotel zal in de hoogbouw of plint kunnen worden gesitueerd, terwijl de ondersteunende diensten vooral in de plint kunnen komen en toegankelijk zullen zijn voor het algemene publiek. Ook is bijvoorbeeld een zwembad op het dak van de plint geoorloofd.

In de binnenstad van Den Haag is het logiesaanbod vrij eenzijdig. De binnenstad heeft economische impulsen nodig om een attractief bezoekersklimaat te creëren (Roomservice, Hotels in Den Haag, beleid en ontwikkelingsmogelijkheden 2000-2005; Gemeente Den Haag, juni 2000). Het beleid uit deze nota wordt momenteel nog steeds als bruikbaar bestempeld. Indien er gedurende het planproces een update van het beleid tot stand wordt gebracht, zal daar in dit plan rekening mee worden gehouden.

Haaglanden is een aantrekkelijke regio voor meerdaagse bijeenkomsten vanwege de mogelijkheden van een veelzijdig nevenprogramma. Wanneer het hotelaanbod wordt vergroot, zal er ook een toenemende vraag ontstaan naar meer vergaderfaciliteiten. Het toevoegen van een dergelijke functie ligt dus voor de hand, waarbij ook een combinatie denkbaar is van de vergaderfaciliteiten met de zalen van het Muziek- en Danstheater. Ook de ministeries en andere instellingen in de directe omgeving zullen baat hebben bij een vergroting van het aanbod aan vergaderfaciliteiten.

3.4.4 Overige voorzieningen

Een fitness en health centre kan op meerdere plaatsen zoals op de begane grond of op een verdieping worden ondergebracht. Ook het dak is geschikt voor diverse vormen van fitness-activiteiten, zoals tennissen, rollerskaten of volleyballen. Tezamen met de restaurants kunnen deze voorzieningen zorgen voor een aanzienlijk bezoekersaanbod in het Wijnhavenkwartier. Deze functies kunnen zowel externe klanten trekken als faciliterend zijn voor de kantoren, woningen en hotelfunctie.

De Turfmarktroute is vanwege het grote aantal passanten bij uitstek geschikt voor diverse functies op het gebied van sociale en culturele dienstverlening. Vooral instanties die zich richten op het leveren van overheidsinformatie aan burgers zijn geschikt om zich in dit gebied te vestigen. Een informatiecentrum overheid en een geautomatiseerd en interactief centrum kunnen een versterking opleveren voor de overige functies die zich in de nabijheid bevinden. Daarnaast zijn welzijnsactiviteiten, waartoe ook educatieve voorzieningen worden gerekend, mogelijk als onderdeel van de diversiteit aan functies die binnen dit stedelijk gebied zijn toegestaan.

Ten behoeve van bewoners, bezoekers en werknemers in de binnenstad wordt kinderopvang noodzakelijk geacht. Bovenop de plint is een buitenruimte voor de kinderopvang mogelijk. Een dergelijke functie vormt een logische, levendige en gewilde ondersteuning binnen het 'center of services'. Belangrijk hierbij is een voorziening voor het brengen en halen van kinderen.

3.5 Stedenbouwkundige inpassing

Het toekomstig stratenpatroon van het Wijnhavenkwartier moet aansluiten op en onderdeel vormen van het stratenpatroon van de omringende stad. De Turfmarkt is een belangrijke voetgangersroute evenwijdig aan de Schedeldoekshaven, waar fietsers zijn toegestaan. Deze routes hebben een lineair karakter passend in de Haagse structuur van wegen, die ongeveer evenwijdig aan de kust lopen. Haaks hierop zijn de routes minder doorgaand van karakter, ze maken een kleine knik of bajonet alvorens de route vervolgd kan worden.

Met de sloop van de ministeries ontstaat de kans om de Nieuwe Haven weer te verbinden met de

Korte-en Lange Houtstraat en de Fluwelen Burgwal. Zo kan de Rivierenbuurt voor langzaam verkeer weer als vanouds verknoopt worden met de binnenstad.

Het Wijnhavenplein krijgt een nieuwe pleinwand aan de Turfmarkt. Door een kleine sprong in de rooilijn wordt een aanzet gemaakt voor een verbinding tussen de verlengde Nieuwe Haven en de Korte Houtstraat. Tussen het Wijnhavenplein en de Zwarteweg is gezien de grote lengte van de kavel en de maatvoering van de bouwblokken in dit stadsdeel, behoefte aan een openbare straat tussen de Turfmarkt en Schedeldoekshaven. De Zwarteweg is historisch gezien verbonden met Uilebomen. Deze verbinding wordt nog verstoord door het Prins Bernhard viaduct.

Publieke ruimtes

In de omgeving van het Wijnhavenkwartier treffen we een aantal publieke ruimtes aan, zoals het atrium in het stadhuis. Het atrium symboliseert het publieke karakter van het stadsbestuur. Ook de ministeries kunnen door een mooie en toegankelijke publieksruimte hun gezicht tonen aan het publiek.

Binnen de nieuwe bouwblokken kan een extra netwerk van passages en publieke ruimtes worden toegevoegd.

Uitgangspunt is wel dat geen achterkanten aan de openbare straat mogen ontstaan. Een levendig straatbeeld langs de openbare weg is het hoofduitgangspunt.

Rooilijnen

Zo ontstaan tussen het Spuiplein en Zwarteweg drie bouwblokken. De rooilijn van de huidige ministeries wordt aan de Turfmarktzijde teruggedrukt tot aan de rooilijn van het ministerie van VROM. De expeditie-sstraat tussen het danstheater en het huidige ministerie wordt onderdeel van het bouwblok door middel van een overbouw. Ook bestaat de mogelijkheid om op de verdieping een koppeling te maken tussen het Dans-en muziektheater enerzijds en de toekomstige programma's anderzijds.

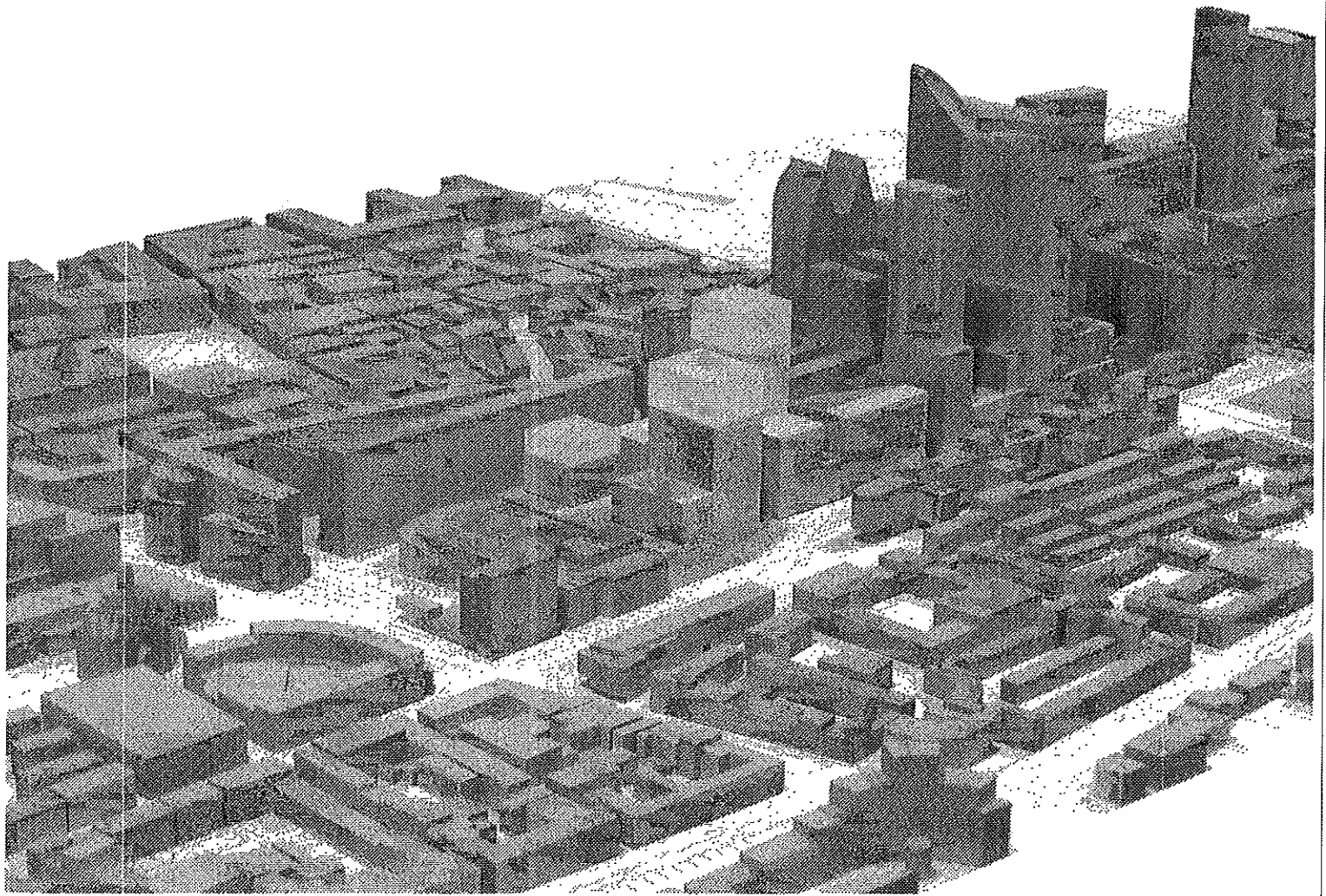
De Schedeldoekshaven moet als belangrijke auto-ontsluiting van de binnenstad een boulevardkarakter krijgen. De aanliggende bebouwing dient, in plaats van het huidige achterkantkarakter, een representatieve uitstraling te krijgen. De rooilijn van VROM aan de Schedeldoekshaven wordt opgepakt en sluit voorbij de verlengde Nieuwe Haven aan bij de rooilijn van het Mercure hotel.

Korrelgrootte

De korrelgrootte geeft een indicatie van de maat van de panden binnen de stadsstructuur. In dit gebied bevinden zich twee zeer grote gebouwen, solids, het stadhuis en het ministerie van VROM. De vraag is wat de gewenste korrelgrootte binnen het nieuwe Wijnhavenkwartier zou moeten zijn. Met de bouw van de Resident is er voor gekozen de publieke gebouwen, de nieuwe ministeries, in te voegen in het stadsweefsel. Ook voor het Wijnhavenkwartier gaat de voorkeur uit naar een menging van de ministeriegebouwen met andere stedelijke functies, zoals wonen, winkelen en uitgaan. In plaats van een uniforme plint met daarop gelijkvormige torens (studie Meier) gaat de voorkeur uit naar een, binnen een bouwblok, aaneenschakeling van gebouwen met een eigen maatvoering en schaal.

Bouwhoogte

In het economische zwaartepunt van Den Haag - de strook Wijnhavenkwartier/Centraal Station/Grotiusplaats - is nu al sprake van een concentratie van hoogbouw. In deze strook is toevoeging van *hoogbouw van de 'buitencategorie' mogelijk* (maximaal 140 meter). De belangrijkste criteria voor deze categorie hoogbouw zijn de functie van het gebouw respectievelijk van de plek (hoe belangrijker hoe hoger) en de invloed op de skyline van Den Haag (Hoogbouwvisie Den Haag; Gemeente Den Haag, november 2001). Nadere eisen zullen moeten worden gesteld aan de architectonische uitwerking. Het gaat hierbij zowel om de uitstraling van de begane grond en eerste verdiepingen daarboven vanuit de passant gezien, als de uitstraling van de sokkel. De torens kunnen versmallen naar de top. Voor de skyline is het van belang dat de top een bijzondere en betekenisvolle vormgeving krijgt.



Op basis van de Hoogbouwvisie Den Haag wordt een bouwhoogte tussen de 70 en 90 m in beginsel niet voorgestaan. Desalniettemin wordt in bedoelde hoogbouwvisie ook al expliciet aangegeven dat het mogelijk is om van dit uitgangspunt af te wijken. Zo zijn bij het gebouw De Resident diverse hoogteaccenten (Muzentoren en Zürichtoren) tot stand gebracht met een bouwhoogte van meer dan 70 m. Volgens de hoogbouwvisie is deze hoogteopbouw aanvaardbaar vanwege de introductie van een oplopende bebouwingshoogte van het Spui tot het Centraal Station en door de toepassing van de zogenaamde 'needle strategy'. Deze wijze van nadere inpassing met een variatie aan bouwhoogtes respecteert de historische skyline en het Beschermd Stadsgezicht. Ten aanzien van het Wijnhavenkwartier is logischerwijze aansluiting gezocht bij deze reeds ingezette beleidsmatige opzet, die heeft geleid tot de thans aanwezige hoogteopbouw in de naaste omgeving van het plangebied. In combinatie met de overige reeds aanwezige torens, de toren van Krier, de Pelli-toren en de Twin Peaks vormt de in het bestemmingsplan voorziene hoogbouw een zorgvuldig gecombineerde skyline van slanke torens. Wel is in het onderhavige plan ook nog een nadere eisenregeling opgenomen, teneinde zodoende uit dien hoofde, voor zover dat wenselijk wordt geacht, bij de concrete beoordeling van bouwplannen, invloed te kunnen uitoefenen op de situering en/of vormgeving van de bebouwing in relatie tot het Beschermd Stadsgezicht.

Er zijn ten aanzien van de bouwhoogte twee ruimtelijke verbanden te onderscheiden: het verband tussen de binnenstad en (de omgeving van) het plangebied en het verband tussen plannen in het plangebied onderling. Bij het bepalen van de hoofdlijnen van de voorgestane bebouwingsprofielen is aan de hand van de studies uit het stedenbouwkundig plan met deze aspecten rekening gehouden. Bij de hoogte-opbouw en de keuze van het aantal hoogte-accenten in het plan is gelet op de stedenbouwkundige inpasbaarheid vanuit diverse plekken in de binnenstad.

Vervolgens kan bij de beoordeling van de verschillende bouwplannen worden gelet op de mate van synergie tussen de toe te voegen bebouwing en de historische stadsdelen. Via de in het plan opgenomen nadere eisen-regeling kan hierop invloed worden uitgeoefend. Ook is bij de inkadering van de hoogte-opbouw rekening gehouden met de effecten hiervan op de skyline van de stad, mede in relatie tot de (toekomstige) ontwikkelingen rondom het Centraal Station en het Beatrixkwartier. In stedenbouwkundig opzicht is verder van belang dat de transparantie op skylineniveau gehandhaafd blijft en ter plaatse van de huidige ministeries verbetert. Dit kan worden bewaakt door het opnemen van begrenzingen voor de hoogte-accenten op de plankaart en door in de voorschriften bepalingen op te nemen ter voorkoming van te omvangrijke en te overheersende bouwmassa's. In het plan zijn deze beide methoden toegepast. Ook bij de beoordeling van de vraag of medewerking aan een vrijstelling van 70 meter tot een hoogte van 90 meter zal worden verleend zal met bovenstaande afwegingscriteria rekening worden gehouden. Daarbij zal dan tevens aandacht worden besteed aan de afstemming met de overige bebouwing in de omgeving en zo mogelijk ook binnen het betreffende plangebied.

Bouwhoogte in relatie tot de historische binnenstad

Het gemeentelijk beleid omtrent hoogbouw in de ruimtelijk-functionele structuur van Den Haag is neergelegd in de Hoogbouwvisie Den Haag van november 2001. In de Hoogbouwvisie wordt aangegeven waar hoogbouwontwikkelingen wel en niet gewenst zijn en aan welke stedenbouwkundige spelregels hoogbouw moet voldoen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar hoogbouw met de "Haagsche hoogte" (50 tot 70 meter) en hoogbouw in de "Buitencategorie" (100 tot 140 meter). In het gebied Nieuw-Centrum, waarin het plangebied is gelegen, is hoogbouw in principe toegestaan tot de Haagsche hoogte van 70 meter. In het economisch zwaartepunt van Hoog Hage plus (de strook Wijnhavenkwartier/Centraal Station/Grotiusplaats) is toevoeging van hoogbouw in de "buitencategorie" mogelijk.

Het in de Hoogbouwvisie neergelegde gemeentelijk beleid is in overeenstemming met de stedelijke vernieuwingsgedachte zoals die blijkt uit het streekplan en het regionaal structuurplan ter plaatse van het plangebied wordt nagestreefd. In het kader van de stedelijke vernieuwing wordt op provinciaal

en regionaal niveau een intensivering van het ruimtegebruik voorgestaan waarbij sprake is van verdichting tot een centrumstedelijk milieu door het toevoegen van woningen, bedrijven, kantoren en voorzieningen. In dit verband is tevens van belang dat in het stedelijk gebied van Haaglanden in het streekplan een groot aantal knopen is aangewezen die van belang zijn voor een betere benutting van de infrastructuur en de verdere ontwikkeling van de netwerkstad. De knoop Den Haag Centraal waarin het plangebied is gelegen, is in het streekplan aangemerkt als een knoop waarbij de nadruk ligt op (inter)nationaal recht en bestuur, cultuur, toerisme en zakelijke diensten. Hoogbouw is bij uitstek een manier om stedelijke verdichting te realiseren.

Uit het vorenstaande volgt dat hoogbouw ter plaatse van het plangebied in overeenstemming is met het gemeentelijk, regionaal en provinciaal beleid. De wijze waarop hoogbouw ter plaatse van het Wijnhavenkwartier *in concreto* in het stedelijk weefsel kan worden ingepast, is bij de planontwikkeling voortdurend zeer uitgebreid en zorgvuldig onderzocht. Daarbij is in het bijzonder aandacht besteed aan de effecten van de geprojecteerde hoogbouw op de historische binnenstad en de skyline. Dienaangaande is van belang dat het plangebied gelegen is in de nabijheid van het beschermd stadsgezicht "Binnenhof e.o."

Zie omtrent dit onderzoek hoofdstuk 6 van de gemeentelijke notitie Hoogbouw Wijnhavenkwartier in relatie tot het beschermd stadsgezicht "Binnenhof e.o.", d.d. 18 januari 2005.

Het onderzoek naar de wijze waarop hoogbouw ter plaatse van het Wijnhavenkwartier in het stedelijk weefsel kan worden ingepast, is gestart in 2001. In dat jaar werd de architect Richard Meier verzocht een stedenbouwkundige studie te verrichten naar de locaties Zwarte Madonna en JuBi-kavel. Genoemde locaties dienden daarbij mede te worden gezien in relatie tot hun directe omgeving, de openbare ruimte en de stedelijke samenhang in het gebied. De studie van Meier heeft geleid tot een stedenbouwkundig concept dat bestaat uit een tiental schijven en torens langs de Turfmarkttroute. De torens en schijven zijn gesitueerd op een stedelijke plint met een hoogte van circa 20 meter. De hoogte – inclusief plint – varieert tussen de 90 en 130 meter. Met deze hoogte werd beoogd voort te borduren op de hoogte van de Resident en de Hoftoren.

Met het plan Meier als uitgangspunt is een traject ingezet waarbij de inpassing van de bebouwing in het stedelijk weefsel en de effecten van de bebouwing op de historische binnenstad en de skyline op verschillende wijzen zorgvuldig is bestudeerd. Naast workshops en deelstudies zijn tijdens het traject vertegenwoordigers van diverse lokale monumentenorganisaties, architecten en stedenbouwkundigen geconsulteerd. De workshops, deelstudies en consultaties hebben in december 2002 geleid tot de presentatie van het concept-stedenbouwkundig plan, Werkschrift Wijnhavenkwartier 1. In dit stedenbouwkundig concept zijn, ten opzichte van de studie van Meier, diverse aanpassingen gedaan voor wat betreft de hoogte van de bebouwing, de plaatsing en omvang van de geplande hoogbouw en de opbouw van de onderste bouwlagen. Naast het Model Meier worden in het werkschrift twee alternatieve hoogtemodellen (varianten A en B) gepresenteerd:

In variant A worden twee hoogten gehanteerd (90 en 130 meter). De eerste vijf torens van Meier (gezien vanaf het Spui) krijgen een hoogte van 90 meter. De overige vijf torens richting CS krijgen een hoogte van 130 meter. Bij een eventuele uitwerking kunnen deze hoogten nog worden verlaagd (bijvoorbeeld 70 en 120 meter).

Variant B gaat uit van een trapsgewijze afbouw van de in het plan Meier geprojecteerde torens van 130 meter aan de CS-zijde naar 70 meter richting het Spui.

Het concept-stedenbouwkundig plan, Werkschrift Wijnhavenkwartier 1 is op 19 december 2001 besproken in een openbare werkbijeenkomst van de Commissie voor Ruimtelijke Ordening, Stadsvernieuwing en Volkshuisvesting. Het in het werkschrift opgenomen stedenbouwkundig concept is verder onderwerp geweest van vervolconsultaties van vertegenwoordigers van lokale monumentenorganisaties, architecten en stedenbouwkundigen. Naar aanleiding van het gestelde

tijdens de openbare werkbespreking en de vervolconsultaties zijn wederom aanpassingen aangebracht in het stedenbouwkundig plan. Dit heeft geleid tot het concept-stedenbouwkundig plan, Werkschrift 2 van mei 2002. In dit werkschrift is gekozen voor een plan met minder torens en meer variatie in de onderbouw. Er worden drie bouwblokken voorgesteld waarbinnen ruimte is voor gebouwen die in omvang en hoogte van elkaar verschillen. Naar aanleiding van nadere bestudering van de zichtbaarheid van de bebouwing vanuit de stad is besloten een hoogte-opbouw te geven die een compositie vormt van de hoogtes in de omringende stad. De plintheogte van 20 meter wordt in het gehele gebied zichtbaar gemaakt. Aan de Turfmarkt, Zwarteweg en aan de Schedeldoekshaven wordt met deze hoogte aangesloten bij de historische stad.

Incidenteel wordt een hoogte van 50 meter toegestaan, waarmee wordt aangesloten bij de hoogte van het stadhuis en het ministerie van VROM.

In het werkschrift wordt voorgesteld de bouwhoogtes van de accenten binnen de bouwblokken in twee zones te verdelen. De maximale hoogte van 140 meter wordt geprojecteerd in de omgeving van het CS en het ministerie van VROM. In de omgeving van het stadhuis wordt een maximale hoogte van 90 meter voorgestaan, aansluitend op de accenten in de Resident. Door in elk van de torens de andere hoogtes als accenten te laten terugkeren, wordt een goede aansluiting op de omgeving gewaarborgd. De torens dienen rank te zijn en moeten naar boven smal toelopen. Dit alles moet zorgen voor veel transparantie en voorkomt dat het geheel als een ondoordringbare muur oogt, zoals nu het geval is met de bestaande ministeries.

Het in Werkschrift Wijnhavenkwartier 2 gepresenteerde concept-stedenbouwkundig plan en de daarop naar voren gebrachte reacties hebben in september 2002 geleid tot vaststelling van het definitieve stedenbouwkundig plan. In de vergadering van de gemeenteraad van 26 september 2002 wordt besloten dat dit stedenbouwkundig plan de basis zal vormen van het bestemmingsplan "Wijnhavenkwartier". De resultaten van voornoemde stedenbouwkundige studies hebben hun neerslag gevonden in de planvoorschriften en de daarbij behorende plankaart waarin wordt voorzien in een hoogte-opbouw die aansluit op de omgeving van het plangebied, waaronder de historische binnenstad. Gelet op het bepaalde in art. 5, lid 3, onder c, en art. 6, lid 3, onder c, van de planvoorschriften geldt binnen het plangebied een plintheogte van 20 meter. Hiermee wordt aangesloten op de historische omgeving en de schaal van het dans- en muziektheater. Deze hoogte komt ook terug aan de overzijde van de Turfmarkt en de Resident. In afwijking op deze hoogte maakt art. 5, lid 3, onder c, en art. 6, lid 3, onder c, van de planvoorschriften binnen het plangebied bebouwing mogelijk met een hoogte van 20-40 meter, en incidenteel tot 50 meter. Met deze hoogten wordt – zoals hiervoor reeds is aangegeven - aangesloten bij de hoogte van het stadhuis en het ministerie van VROM. Verder is binnen het plangebied een vijftal hoogte-accenten geprojecteerd. De bouwhoogte van deze accenten is in twee zones verdeeld:

a) in de omgeving van het Centraal Station en VROM geldt de bestemming "Kantoren, Gemengde doeleinden en Wonen (K+Gd+Wo)". Binnen deze bestemming zijn op grond van art. 5, lid 3, onder c, van de planvoorschriften twee torens toegestaan met een maximale hoogte van 140 meter. Met deze hoogte wordt aangesloten op de hoogte van de Hoftoren. Op grond van art. 5, lid 3, onder c, van de planvoorschriften is binnen voornoemd bestemmingsvlak een derde toren toegestaan met een maximale hoogte van 125 meter. Met behulp van maquette studies en gemaakte impressies vanuit de binnenstad en de Rivierenbuurt is vanuit het programma en de totale compositie van de accenten gekozen voor een lagere hoogte voor dit accent

b) in de omgeving van het stadhuis (Wijnhaven) geldt de bestemming "Gemengde doeleinden en Wonen (Gd+Wo)". Binnen deze bestemming zijn op grond van art. 6, lid 3, onder c, van de planvoorschriften twee torens toegestaan met een hoogte van 70 meter, aansluitend op de Muzentoren. Gelet op het bepaalde in art. 6, lid 6, onder c, van de planvoorschriften kan deze bouwhoogte na vrijstelling met maximaal 20 meter worden verhoogd. Dit in aansluiting op de accenten in de Resident en als markering van de versmalling van de Schedeldoekshaven. Daaraan is wel de voorwaarde verbonden dat de bebouwing passend moet zijn binnen de stedenbouwkundige uitgangspunten als geregeld in de in art. 4 van de planvoorschriften opgenomen beschrijving in hoofdlijnen.

Bij de hoogbouw waarin het bestemmingsplan voorziet, is uitgegaan van het principe van de "needle strategy", welke er toe strekt dat de historische skyline en het beschermde stadsgezicht gerespecteerd moeten worden. Dit betekent dat er bij het toetsen van concrete bouwplannen op wordt toegezien dat deze in hoogte, massa, silhouet, geleding en materialisering niet domineren over het historische gevelbeeld. Om in dit verband invloed te kunnen uitoefenen is in art. 5, lid 5, onder a, en art. 6, lid 5, onder a, van de planvoorschriften bepaald dat burgemeester en wethouders nadere eisen kunnen stellen met betrekking tot de situering en/of vormgeving van gebouwen in verband met de uitwerking ervan op de historische binnenstad. In stedenbouwkundig opzicht is verder van belang dat de transparantie op skylineniveau gehandhaafd blijft en ter plaatse van de huidige ministeries verbeterd. Om deze reden zijn op de plankaart begrenzingen voor de hoogte-accenten opgenomen.

DPI Animation House heeft in februari 2005 een rapportage samengesteld waarin de zichtbaarheid van de in het bestemmingsplan geprojecteerde hoogbouw in relatie tot het beschermd stadsgezicht door middel van visualisaties in beeld is gebracht. Daarbij is aandacht besteed aan het zicht op de nieuwe skyline in relatie tot het Binnenhof vanaf het Plein en de Plaats, aan de zichtlijnen over de belangrijke aanlooproutes, zoals Prinsengracht, het Spui en de Dennenweg, alsmede aan het zicht vanaf de Koekamp. In de visualisaties wordt de nieuwe skyline vergeleken met de situatie waarin de huidige bebouwingscontouren binnen het plangebied gehandhaafd blijven, een situatie waarop bijvoorbeeld het renovatie-alternatief uit het MER ziet. De rapportage toont aan dat het beeld vanaf het Plein een aanzienlijke verbetering te zien geeft in vergelijking met de huidige situatie, dat de in het plan geprojecteerde hoogbouw niet leidt tot een verstoring van de skyline van de historische binnenstad en van de historische dominanten van het stadsgezicht (Grote Kerk en Binnenhof), dat langs de zichtlijnen over de belangrijke aanlooproutes de hoogbouw geen blijk geeft van onverenigbaarheid met het beeld van de historische stad en dat in de zichtlijn vanaf de Plaats richting het Binnenhof de afzonderlijke hoge torens boven de daklijn zichtbaar zijn maar dat desalniettemin het autonome karakter van het historische complex voldoende in tact wordt gelaten. Van onverenigbaarheid met de historische stad is kortom geen sprake. Een standpunt dat overigens ook wordt gedeeld door de directeur van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg in zijn brief van 8 februari 2005.

Geconcludeerd wordt dat het plan voorziet in een vijftal torens die qua hoogte aflopen richting het Spui. De situering, hoogte en breedte van de hoogbouw waarin het bestemmingsplan voorziet, is op een zorgvuldige wijze tot stand gekomen. Daarbij is in het bijzonder rekening gehouden met de effecten van de hoogbouw op de historische binnenstad en de skyline. In samenhang met de reeds bestaande hoogte-accenten in het Spuikwartier ontstaat met de realisatie van de in het plan geprojecteerde hoogbouw een zorgvuldig gecomponeerde, nieuwe skyline waarmee het dynamisch karakter van dit deel van Den Haag wordt onderstreept. Het is juist de combinatie van enerzijds het ontspannen karakter van de historische binnenstad en anderzijds het dynamische karakter van het nieuwe centrum waardoor een belangrijke culturele verrijking ontstaat.

3.6 Verkeer en vervoer

3.6.1 Verkeersbeleid

Het algemene verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente Den Haag is gericht op het waarborgen van een goede bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen en het verbeteren en in stand houden van een verkeersveilige en een leefbare stad. Dit gebeurt onder andere door het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer en de fiets, het benutten en realiseren van goede doorstroomroutes voor het noodzakelijke autoverkeer in de vorm van samenhangende netwerken en het uitvoering geven aan het parkeerbeleid. Tussen het verkeers- en vervoersbeleid en de ruimtelijke ordening en inrichting van de stad bestaat een nauwe samenhang die ondermeer zijn vertaling vindt in bestemmingsplannen.

Om het verkeers- en vervoersbeleid te realiseren is maatwerk nodig voor de verschillende delen van de stad gebaseerd op een integraal samenhangend plan. Het algemene beleid en de aan te pakken

projecten zijn onder andere neergelegd in de beleidsnota "Verkeersplan, Verkeersbeleid tot 2010" (rv 148, op 27 juni 2002 door de gemeenteraad vastgesteld) en de meerjaren- en uitvoeringsprogramma's voor de fiets en de verkeersveiligheid. Dit omvat een integrale aanpak waarbij naast verbetering van de bereikbaarheid, het vergroten van de leefbaarheid en verbetering van de ruimtelijke kwaliteit voorop staan.

Voor het openbare gebied in de binnenstad is in 1989 een integraal herinrichtingsplan, De Kern Gezond geheten, vastgesteld. Het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte is de belangrijkste doelstelling van het plan. Het creëren van een autoluwe binnenstad en meer ruimte voor het langzame verkeer zorgt voor een verbetering van het verblijfsklimaat.

3.6.2 Autoverkeer

Het gemeentelijk verkeersbeleid is er op gericht om het autoverkeer zo veel mogelijk te concentreren op een beperkt stelsel van hoofdroutes waarop de daarmee samenhangende verkeerintensiteit goed kan worden afgewikkeld. Dit is nodig om de economische en ruimtelijke ontwikkeling van de stad mogelijk te maken en draagt bij aan de verbetering van de leefbaarheid in woonwijken en buurten. Op de hoofdroutes is een goede en veilige doorstroming van het verkeer van groot belang om aan de beoogde stroomfunctie te kunnen voldoen maar ook voor de bestrijding van geluidsoverlast, het beperken van de uitstoot van schadelijke stoffen of andere vormen van hinder, het voorkomen van sluipverkeer en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Naast de hoofdroutes voor het doorgaande verkeer zijn er de wegen van een lagere orde die het verkeer tussen wijken en het buurtgebonden verkeer moeten afwikkelen.

Ten aanzien van de binnenstad is het gemeentelijk beleid er op gericht om de bereikbaarheid van de binnenstad voor bestemmingsverkeer te waarborgen maar tegelijkertijd (de hinder van) doorgaand verkeer door de binnenstad te beperken. In dit kader worden ook maatregelen uitgevoerd om te komen tot een autoluwe binnenstad. De leefbaarheid en het verblijfsklimaat in de binnenstad worden verbeterd door maatregelen die gericht zijn op het bereiken van een autoluwe binnenstad. Enerzijds zijn dit maatregelen die er op gericht zijn om het verkeersaanbod in de binnenstad te beperken (o.a. circulatiemaatregelen, herinrichting, verbeteren alternatieven voor de auto). Anderzijds zijn dit maatregelen waardoor de routes voor het gemotoriseerd verkeer buiten de binnenstad om (met name delen van De Centrumring) verbeteren door meer capaciteit te bieden en/of een betere verkeersafwikkeling te krijgen.

Voor een betere bereikbaarheid van/naar het Rijkswegennet wordt een tweede ontsluiting vanaf het Rijkswegennet voorgestaan. De capaciteit van de Utrechtsebaan is onvoldoende om tegemoet te komen aan de groei van het autoverkeer en de ruimtelijke ontwikkelingen in en rond de binnenstad. Daarom is in het Verkeersplan een tweede ontsluiting vanaf het Rijkswegennet opgenomen, het zogenoemde Trekvlittracé om de bereikbaarheid van de stad te garanderen. Ingeval van aanleg van het Trekvlittracé vindt er enige verschuiving plaats in de verkeersbewegingen van en naar het Wijnhavenkwartier naar routes via de Lekstraat voor verkeer uit de richting Rotterdam/Delft.

De CentrumRing, bedoeld om het doorgaande verkeer om de binnenstad heen te leiden en voor het verdelen van het bestemmingsverkeer over de diverse delen van de binnenstad, moet verder worden geoptimaliseerd. Enerzijds moet de CentrumRing door een goede verkeersafwikkeling een goed alternatief vormen voor het doorgaande en bestemmingsverkeer naar de binnenstad. Anderzijds moet ook langs de CentrumRing de hinder voor omwonenden tot een aanvaardbaar niveau worden beperkt. Door een opeenvolgende reeks aan projecten is en wordt de CentrumRing verder verbeterd (o.a. reconstructies van Buitenom, Vaillantlaan, De Put, Calandstraat en Neherkade).

De Parkeerroute geleidt het bestemmingsverkeer van en naar de binnenstad naar de parkeergarages. Middels een dynamisch Parkeerverwijssysteem wordt de bezoeker naar de dichtstbijzijnde beschikbare parkeerplaatsen geleid, waardoor het zoekverkeer afneemt. De Schedeldoekshaven/Ammunitiehaven, voor het Wijnhavenkwartier de belangrijkste ontsluiting, maakt deel uit van de Parkeerroute.

De aansluiting van het Rijkswegennet op de CentrumRing ter hoogte van dit deel van de binnenstad is echter niet optimaal. De route vanaf het Rijkswegennet naar de Binnenstad via het Prins Bernhardviaduct gaat over de CentrumRing (Rijnstraat) heen en komt direct op de Parkeerroute terecht (Veerkades). De Parkeerroute krijgt hierdoor ook een relatief groot aandeel doorgaand verkeer te verwerken dat geen herkomst of bestemming in de binnenstad heeft.

Het gemeentelijk beleid is er nu op gericht om met een samenhangend geheel aan verkeersmaatregelen het gebruik van deze doorgaande routes onaantrekkelijk of onmogelijk te maken. In het Verkeerscirculatieplan Centrumgebied Den Haag (VCP) is uitgegaan van een aanpak voor de gehele binnenstad waarmee wordt voorkomen dat er een verschuiving van verkeersstromen en -problemen ontstaat bij een aanpak per route of straat. De voorkeursoplossing uit het VCP reduceert het aandeel doorgaand verkeer in het centrumgebied sterk. Als gevolg van maatregelen uit de voorkeursoplossing vermindert de hoeveelheid verkeer rond het plangebied en verbetert de verkeersdoorstroming en daarmee de lokale milieusituatie.

De beperking van het verkeersaanbod ten gevolge van het VCP (het VCP is als toekomstige autonome ontwikkeling in het MER opgenomen onder verwijzing naar de nog niet afgeronde besluitvorming) maakt ook een verdere inkorting van het Prins Bernhardviaduct mogelijk tot aan de kruising met de Schedeldoekshaven/Ammunitiehaven/Oranjevuitensingel/Zwarteweg. Deze inkorting van het viaduct maakt onderdeel uit van de lange-termijn visie voor dit gebied. Op basis van een verkennende studie naar de verkeersafwikkeling is te stellen dat inkorting van het viaduct slechts mogelijk is na een forse beperking van het verkeersaanbod (het effectueren van het VCP volgens de voorkeursvariant). In het MER zijn onder de Milieuoptimalisatie (MMA) een aantal "Bouwstenen vanuit verkeer en vervoer" genoemd. Een aantal daarvan is in het kader van het bestemmingsplan nader bezien op hun effecten voor de verkeersintensiteiten en milieu-aspecten. In het MMA is als één van de belangrijkste "bouwstenen" genoemd, het effectueren van het VCP in de nu voorgestelde voorkeursvariant (sectorenmodel). Naast het VCP is ook de mogelijke inkorting van het Prins Bernhardviaduct als "bouwsteen" opgenomen in het MER. Door de inkorting van het viaduct zal de bereikbaarheid van fase 1 van het Wijnhavenkwartier sterk verbeteren ten opzichte van de huidige situatie, waarbij het verkeer van en naar het Prins Bernhardviaduct (m.n. van/naar Utrechtsebaan) altijd moet omrijden via de Ammunitiehaven en de Schedeldoekshaven. In het bestemmingsplan is in het kader van de optimalisatie van het MMA ingespeeld op de in het MER aangegeven bouwstenen door middel van het medegebruik van de huidige busbaan tussen het Prins Bernhardviaduct en de kruising Schedeldoekshaven/Ammunitiehaven/Oranjevuitensingel/Zwarteweg door gemotoriseerd verkeer. Dit medegebruik voorkomt voor het bestemmingsverkeer naar fase 1 (locatie Zwarte Madonna) de "omrijdbewegingen" vanaf het huidige Prins Bernhardviaduct via de Ammunitiehaven naar de Schedeldoekshaven.

Bij de berekening van de verkeersbelasting is uitgegaan van de huidige infrastructuur in de directe omgeving van het plan, zij het wel met openstelling van de busbaan tussen het Prins Bernhardviaduct en de kruising

Schedeldoekshaven/Ammunitiehaven/Oranjevuitensingel/Zwarteweg voor gemotoriseerd verkeer. In deze situatie rijdt verkeer naar het Wijnhavenkwartier fase 1 via een zo kort mogelijke route. Het verkeer komend vanaf fase 1 en al het verkeer van/naar fase 2 van het Wijnhavenkwartier rijdt via het kruispunt Nieuwe Haven/Schedeldoekshaven. Ook vormt de Schedeldoekshaven/Ammunitiehaven de belangrijkste verbinding tussen het Wijnhavenkwartier en de CentrumRing (Rijnstraat/Lekstraat). Vanaf het Rijkswegennet is een directe aansluiting voor het Wijnhavenkwartier via het Prins Bernhardviaduct aanwezig.

3.6.3. Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer speelt als drager van ruimtelijke ontwikkelingen in de stad en de regio een belangrijke rol in het verkeer en vervoer. Een stelsel van verbindende en ontsluitende openbaar vervoerlijnen dient er voor te zorgen dat gebundelde vervoerstromen tussen woon- en werklocaties,

verplaatsingen van en naar het centrum met de hoofdstations en andere belangrijke attractiepunten, op een goede, aantrekkelijke en snelle manier worden bediend.

Met de realisatie van RandstadRail is een hoogwaardig openbaar vervoersysteem aangelegd tussen de omliggende gemeenten en de wijk Leidschenveen/Ypenburg en het Haagse stadscentrum. Door het opwaarderen van het tramnet tot Agglonet zijn snelle verbindingen tot stand gebracht tussen, onder andere, de VINEX wijken en de binnenstad. Bij Ziekenhuis Leyenburg wordt een openbaar vervoerknooppunt gerealiseerd waar streekbussen uit het Westland aantakken op RandstadRail. Via deze hoogwaardige openbaar vervoerverbinding kan men in het hart van de stad uitstappen. In samenhang met de ingebruikname van RandstadRail zijn inmiddels alle streekbuslijnen en stadsbuslijn 25, die voorheen over de Veerkades reden, verdwenen uit het centrum. Dit is een eerste stap in de verbetering van de leefbaarheid langs het deel van de Parkeerroute ter hoogte van het Wijnhavenkwartier.

Het afsluiten van het assenkruis voor doorgaand verkeer zal ook voor de buslijnen die over de route Hofweg-Spui rijden een wijziging in de route betekenen.

Het Wijnhavenkwartier ligt in het stadscentrum tussen de OV-knooppunten CS en HS. Hierdoor is het gebied zowel per spoor, met regionale railverbindingen als met stads- en streekbuslijnen uitstekend bereikbaar vanuit alle richtingen. Met name de in en rond het gebied gelegen traminfrastructuur wordt intensief benut en is van groot belang is voor het functioneren van het Haagse tramnet. Vrijwel alle Haagse tramlijnen maken gebruik van deze infrastructuur.

Aandachtspunt is een goede balans tussen inpassing van de tramverbinding en de beoogde hoge stedenbouwkundige kwaliteit. In het bestemmingsplan wordt daarom uitgegaan van de huidige ligging van de tramverbinding tussen Kalvermarkt en Schedeldoekshaven.

In het bestemmingsplan wordt tevens rekening gehouden met de eventuele toekomstige inrichting van een halte langs een van de trambanen. Uiteindelijke realisatie en locatie hangen samen met het verwachte aantal reizigers dat van de halte gebruik zal maken en de samenhang met de functie en ligging van andere haltes in de omgeving.

3.6.4 Parkeren

Het parkeren en stallen van auto's is een belangrijke sleutel in het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente. Hoge stedelijke bebouwingsdichtheden leiden zonder adequate voorzieningen tot een vaak te zware belasting van de openbare ruimte. Dat geldt zowel voor woon- als werkfuncties maar ook voor attractiepunten die veel bezoekers trekken. Behalve de noodzaak tot de verdeling van schaarse (openbare) parkeergelegenheid in een aantal gebieden in de stad, zijn mobiliteitsoverwegingen gericht op het beperken van het autogebruik en het streven naar een leefbare (woon)omgeving voor de gemeente aanleiding tot het stellen van parkeereisen. Het parkeerbeleid, zoals vastgelegd in de Kadernota Parkeren (rv 270 uit 1992), is er op gericht om via een stelsel van parkeernormen, voldoende parkeergelegenheid bij nieuwbouw te creëren. Zo mogelijk wordt in voorkomende gevallen tegelijkertijd getracht bestaande parkeerproblemen aan te pakken. Dit gebeurt veelal in combinatie met flankerend beleid zoals de inrichting van de weg en beheersmaatregelen zoals de invoering van betaald parkeren en de uitgifte van parkeervergunningen.

Uitgangspunt is dat de benodigde parkeerplaatsen in een (bouw)plan ook daadwerkelijk op eigen terrein worden gerealiseerd. In het kader van het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA), zoals opgenomen in het MER wordt geadviseerd om de parkeerplaatsen te spreiden. Hieraan is in het plan tegemoet gekomen door een deel van de benodigde parkeerplaatsen ten behoeve van de eerste fase elders te situeren. In de voorschriften is hiertoe voor die fase een maximum aantal parkeerplaatsen opgenomen. Het parkeeraspect wordt bij de beoordeling van de aanvraag van een bouwvergunning getoetst en beoordeeld aan de hand van de door de gemeenteraad vastgestelde parkeernormen. De wijze van toetsen en de normen zijn onderdeel van de gemeentelijke bouwverordening.

De parkeernormen voor woningen zijn in beginsel behoeftevolgend en afhankelijk van de grootte, de aard en het type van de woningen. Bij commerciële en andere niet-woonfuncties worden de parkeernormen mede bepaald door ligging in de stad en bediening van het gebied door het openbaar vervoer. In voorkomende gevallen kan bij individuele bedrijven of instellingen indien daar aanleiding toe bestaat, onder zekere voorwaarden, maatwerk worden geleverd. Veelal vormt dan een specifiek bedrijfsvervoerplan de basis voor nadere afspraken over het parkeren met de initiatiefnemer van het betreffende plan.

Voor het Wijnhavenkwartier rechtvaardigt de uitstekende bereikbaarheid met het openbaar vervoer een strenge normering voor werkenden en zal ook de vervoerswijzekeuze van een groot deel van bezoekers bepalen. Het gemeentelijk parkeerbeleid is verwoord in de Kadernota Parkeren (rv 270 uit 1992). De parkeernormen zijn opgenomen in de bouwverordening (laatstelijk gewijzigd d.d. 13 oktober 2005, rb 168). Voor kantoren op A-locaties zoals het Wijnhavenkwartier wordt een norm gehanteerd van 1:250 m² bvo voor langparkeren (1:10 werknemers) en 1:500 m² voor kortparkeren (bezoekers). Voor de ministeries wordt voor het personeel uitgegaan van een 1:30 normering, onder de voorwaarde van een verdere beperking van het autogebruik bij rijksambtenaren door adequaat vervoersmanagement. Voor woningen in de sociale sector wordt uitgegaan van 0,4 tot 0,7 parkeerplaats per woning (afhankelijk van de grootte), in de koopsector wordt uitgegaan van 1,5 parkeerplaats per woning. Voor winkels, horeca etc gelden de hieronder weergegeven normen:

Parkeernorm	werknemers	bezoek
winkels/detailhandel	1:500	1:75
conferentiecentr./vergaderruimten	1:2000	1:50
restaurant	1:500	1:100
leisure - discotheek/recreatie	1:500	1:60
leisure - bioscoop/recreatie	1:1000	1:50
leisure - fitness/recreatie	1:1000	1:45
hotel	1:1000	1:2 kamers
universiteit/hoger onderwijs	1:150	-

De parkeernorm voor leisure betreft een indicatieve richtlijn. De nadere vaststelling van de norm voor leisure zal worden bepaald aan de hand van de concrete invulling van die functie. Volgens de normen zijn in het plangebied ca. 1900 parkeerplaatsen (geen rekening houdend met dubbelgebruik) nodig. Om optimaal gebruik te maken van de aan te leggen parkeerplaatsen, wordt zoveel mogelijk gestreefd naar dubbelgebruik. Parkeerplaatsen voor kantoren kunnen bijvoorbeeld 's avonds gebruikt worden door bewoners en bezoekers van horecagelegenheden. Dit stelt eisen aan het gebruik, de inrichting en het beheer van de parkeerplaatsen. Zo zijn bijvoorbeeld parkeerplaatsen met een exclusief gebruik door één auto of groep (bijv. op kenteken) niet mogelijk, moet een abonnement worden beperkt in de duur van geldigheid (beperkt deel van de dag, alleen werkdagen, ...) en moet een garage in- en uitrijbaar zijn op die momenten dat dat voor de verschillende doelgroepen wenselijk is.

Door het dubbelgebruik te optimaliseren kan met een parkeercapaciteit van circa 1475 parkeerplaatsen volstaan worden. Uitgaande van de te verwachten aanwezigheid van de diverse groepen parkeerders op de dagdelen en dagen blijkt de werkdagmiddag maatgevend voor het maximaal benodigde aantal parkeerplaatsen. In de huidige situatie zijn er 1090 parkeerplaatsen aanwezig. De definitieve parkeerbehoefte van de nieuwbouw in het plangebied kan pas bij de aanvraag van de bouwvergunning bepaald worden op basis van de ingediende plannen en de werkelijke metrages en aantallen.

Er wordt uitgegaan van twee bouwfases: een niet openbare garage voor de ministeries en een niet openbare garage voor woningen en kantoren voor fase 1, ten behoeve van de bebouwing nabij het Centraal Station, (circa 440 plaatsen) en een garage voor lang en kortparkeren, bewoners en

bezoekers van fase 2, ten behoeve van de meer in de richting van het Spui op te richten bebouwing (circa 875 plaatsen). Voor een deel van de parkeerbehoefte van fase 1 (ca. 160 plaatsen) wordt uitgegaan van het gebruik van plaatsen in omliggende garages waarvan, ingevolge de gemeentelijke parkeerbalans d.d. 18 april 2006 bekend is dat er enige 'overcapaciteit' is.

De garages van de ministeries/bewoners (fase 1) krijgen in elk geval in- en uitgangen aan de Schedeldoekshaven. Er wordt voor de openbare/bewonersgarage (fase 2) uitgegaan van een gecombineerde ingang met de garages Spui en Stadhuis (als in de huidige situatie) en een uitgang die ter hoogte van het kruispunt aan de Nieuwe Haven aansluit op de Schedeldoekshaven. De extra belasting in de avondspits van het kruispunt Nieuwe Haven is bepalend. Uit berekeningen is gebleken dat dit verwerkt kan worden.

In het kader van de parkeerbalans voor de binnenstad zijn vraag en aanbod aan parkeervoorzieningen in beeld gebracht. Voornaamste conclusie is dat in de komende 10 jaar de vraag naar parkeerplaatsen méér toeneemt dan de voorziene uitbreiding (circa 1.400 parkeerplaatsen) van het aanbod. Specifiek voor het deel van de binnenstad waarin het Wijnhavenkwartier ligt, is bekend dat er enige overcapaciteit in de omliggende parkeergarages beschikbaar is. Voor de bepaling van de benodigde parkeercapaciteit wordt dan ook uitgegaan van enig medegebruik van die omliggende garages. Dit medegebruik van omliggende garages is ook gebruikt voor het bepalen van de verkeersstromen ten gevolge van het plan in de directe omgeving. Dat deel van het autoverkeer dat gebruik maakt van garages buiten het plangebied is in de bepaling van de verkeerstoename door de herontwikkeling van het Wijnhavenkwartier toebedeeld aan de betreffende wegvakken en niet aan de wegvakken in het plangebied.

Verkeersintensiteiten

Voor de berekening van de verkeersintensiteiten wordt gerekend met het aantal ritten dat per functie mag worden verwacht. De diverse functies genereren immers alle in enige mate gemotoriseerd verkeer. Daarbij is per functie een onderscheid gemaakt naar de te onderscheiden groepen als bewoners, bezoekers en werknemers en het te verwachten aantal ritten dat er per groep gemaakt wordt, verdeeld over de dagen van de week of dagdelen. Door de locatie van dit plan nabij een OV-knooppunt en in een binnenstedelijk gebied is het goed bereikbaar met openbaar vervoer en fiets. Daardoor mag er van worden uitgegaan dat het aandeel autogebruik in de hoeveelheid verkeer per functie beperkt is. Voor de bepaling van het aantal ritten per functie is uitgegaan van de parkeerbehoefte per doelgroep en het aantal malen dat een parkeerplaats per dag gebruikt gaat worden. Zo wordt er van uitgegaan dat een werknemersparkeerplaats op een werkdag maar door één auto gebruikt wordt (en dus twee ritten genereert) en dat een bezoekersplaats voor detailhandel op een zaterdag vier maal gebruikt wordt (en dus acht ritten oplevert).

Op basis van de benadering per functie is bepaald dat het aantal ritten op een weekdag ten gevolge van het plan met ca. 50% toeneemt ten opzichte van de situatie waarin de huidige functies gehandhaafd zouden worden (3860 t.o.v. 2600). Dat deze toename groter is dan het de toename van aantal parkeerplaatsen ($1475/1090 = + 35\%$) hangt samen met het intensiveren van het gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen ("dubbelgebruik").

Deze toename van het aantal ritten verdeelt zich echter over de diverse routes van en naar de te gebruiken parkeergarages in en nabij het plangebied en over de diverse aan- en afrij-routes van en naar het plangebied. Voor de meeste in het plan opgenomen functies is te waarborgen dat de beoogde gebruikers van de parkeerplaatsen ook daadwerkelijk gebruik maken van de garages en niet elders parkeren (bewoners, werknemers, hotelgasten, bezoekers fitness, ...). Daarnaast worden de garages (voor zover openbaar) opgenomen in de parkeerinformatie en bewegwijzering zodat ook minder bekende bezoekers zo direct mogelijk naar de voor hen bedoelde garages worden geleid.

Door een ander gebruikerspatroon van de parkeerplaatsen (als gevolg van nieuwe functies hotel, horeca en sportschool) zal het verkeersaanbod minder geconcentreerd zijn in de pieken (de spitsperiodes) dan in de autonome situatie. Het totale verkeersaanbod wordt door de grotere diversiteit aan functies gelijkmatiger over de dag verdeeld wat positief beoordeeld wordt voor de

bereikbaarheid van het gebied. De gevolgen van een toename van het verkeersaanbod voor de bereikbaarheid van het plangebied worden daarmee beperkt.

3.6.5 Langzaam Verkeer

Het fietsverkeer krijgt vanwege het milieuvriendelijke karakter en de fysiek zwakkere positie ten opzichte van het gemotoriseerde verkeer, bijzondere aandacht in het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente Den Haag. Door het aanbieden van een fijnmazig netwerk van veilige fietsstroken en fietspaden wordt het gebruik van deze vervoerwijze gestimuleerd. Daarnaast is er de nodige aandacht voor het stallen van fietsen zowel bij woningen en werklocaties maar ook bij de grotere attractiepunten zoals scholen, winkelgebieden, stations en recreatiebestemmingen. De publieke voorzieningen voor de fiets maken integraal onderdeel uit van de inrichting van de openbare ruimte. Ten aanzien van de fietsenstalling is van groot belang dat in de herontwikkeling van het Wijnhavenkwartier het gebruik van de fiets zo aantrekkelijk mogelijk moet worden gemaakt. Daarvoor is het van groot belang dat er in ruime mate stallingscapaciteit aanwezig is en dat deze stalling hoogwaardig is. Daartoe zal voor bezoekers en werknemers een inpandige, bewaakte fietsenstalling in het plan worden opgenomen. Voor werknemers wordt daarbij uitgegaan van één stallingsplaats voor de fiets op drie werknemers. Daarnaast worden, met name voor bezoekers, fietsbeugels in de openbare ruimte geplaatst. De woningen krijgen fietsenbergingen.

Voor de fietsers is een hoofdrouthenet ontwikkeld dat voorziet in zoveel mogelijk vrijliggende fietspaden. De hoofdfietsroute ligt op de Kalvermarkt-Herengracht-Bezuidenhout aan de westzijde van het plangebied. Daarnaast is er een aanvullend fietsnet, zodat een rasterstructuur ontstaat met een maaswijdte van circa 250 m. De Turfmarkt is een voetgangersroute in de richting van het Centraal Station, waar fietsers zijn toegestaan. De Schedeldoekshaven is ook een belangrijke fietsroute die via het Prins Bernhardviaduct richting Bezuidenhout gaat.

4.1.1. Tien voor milieu; contourennota voor milieubeleid 2006 - 2010

Het Milieubeleidsplan 2001-2006 was aan herijking toe. Meerdere speerpunten daarin hebben verder aan actualiteit gewonnen. Ook neemt de betekenis van Europa voor milieuwet- en regelgeving enorm toe. Op landelijk niveau zijn meerdere ontwikkelingen op milieugebied in gang gezet, zoals de onlangs verschenen Toekomstagenda Milieu. Tevens is er veel te doen rond vergunningverlening en handhaving, wordt de relatie tussen gezondheid en milieu sterker gelegd en is mobiliteit een belangrijk aandachtspunt. Daarnaast wordt een regionale oriëntatie steeds belangrijker. Dit betekent in de contourennota inzet op samenwerken en een pro-actieve rol voor Den Haag vanuit haar natuurlijke rol als centrumgemeente in de regio. De ambitie om Den Haag te ontwikkelen tot een duurzame wereldstad aan zee wordt bepaald door een aantal Haagse kaders, zoals de Structuurvisie 2020 en de Maatschappelijke visie 2020. Een visie op duurzaamheid helpt om vanuit een integrale blik programma's te ontwikkelen in het volle besef dat stedelijke ontwikkeling van groot belang is voor de positie van Den Haag in de regio en Europa. Een visie op duurzaamheid helpt ook om te anticiperen op ontwikkelingen, om richting te geven aan de beleidsvrijheid die de gemeente heeft en om zonodig doelen te actualiseren. Duidelijk is dat dit gepaard moet gaan met fundamentele keuzes in de afweging tussen economische, sociale en duurzame belangen. Om goed te kunnen sturen moeten we ons steeds afvragen op welk schaalniveau de kaders zijn gesteld: Europa, Nederland, de provincie, de regio of de stad. Ook moeten we ons steeds afvragen op welk schaalniveau de verantwoordelijkheid ligt voor maatregelen of regelgeving. Ten tweede moeten ruimtelijke ordening en milieu vroegtijdig samenwerken om economische, ruimtelijke, sociale en milieumaatregelen gelijktijdig op te laten lopen. Een belangrijk instrument hierbij is het in 2005 door de gemeenteraad vastgestelde Gebiedsgericht Milieubeleid.

Februari 2006 heeft de gemeenteraad de nota 'Tien voor milieu; contouren voor milieubeleid 2006 - 2010' aanvaardt als richtinggevend document voor de hoofdlijnen van milieubeleid in de periode 2006 - 2010. In deze Contourennota zijn ambities vastgesteld voor de speerpunten lucht, klimaat, water en geluid en voor de aandachtspunten vergunningverlening en handhaving, externe veiligheid, afval, binnenmilieu, bodem en sturing. Deze Contourennota is tot stand gekomen in overleg met diverse betrokkenen. Het realiteitsgehalte en de betaalbaarheid van de ambities komt in de loop van 2006 aan de orde bij de uitwerking van deze contourennota in een concreet actieprogramma.

4.1.2 Gebiedsgericht milieubeleid

Het gebiedsgerichte milieubeleid van Den Haag is in september 2005 door de gemeenteraad vastgesteld. Op basis van het gebiedsgerichte milieubeleid is een indeling van Den Haag gemaakt met gebieden van een zelfde functie (bijvoorbeeld wonen of werken). Gebieden met een zelfde functie behoren tot het zelfde gebiedstypen. Per gebiedstype is de gewenste milieukwaliteit vastgesteld. De gebiedsspecifieke kenmerken en de mogelijkheden bepalen de toekenning van de ambitie per milieudoel: geluid, lucht, bodem, afval, water, ecologie en groen, energie, mobiliteit, externe veiligheid en binnenmilieu. Met het vaststellen van milieu-ambities per gebiedstype wordt richting gegeven aan de kwaliteit die de verschillende onderdelen van het milieu op een bepaald tijdstip dienen te hebben. Er is een zestal gebiedstypen gedefinieerd. Het Wijnhavenkwartier behoort tot het gebiedstype: 'Gemengde gebieden met het accent op werken'.

4.1.3 Duurzaamheid

In het gebiedsgericht milieubeleid (september 2005) is gekozen voor een uitwerking van een gebiedsgerichte benadering om milieubeleid beter te laten aansluiten bij de dynamiek van de ruimtelijke ontwikkelingen in de stad. Centraal in het gebiedsgerichte milieubeleid staat het vaststellen van milieuambities voor verschillende gebieden in onze gemeente. Niet elk gebied heeft dezelfde kwaliteiten en dezelfde kansen om kwaliteiten te verbeteren. Door milieuambities af te stemmen op functies, kenmerken en mogelijkheden van een gebied kunnen de kwaliteiten van dat gebied beschermd of verbeterd worden.

Het plangebied Wijnhavenkwartier behoort tot het in het Milieubeleidsplan aangewezen gebiedstype 'Gemengde gebieden met het accent op werken'. Onder dit gebiedstype vallen de meest vitale en bruisende delen van de stad. Allerlei stedelijke functies worden hier gecombineerd; wonen, werken en recreëren.

Het gebiedsgericht milieubeleid maakt onderscheid tussen 3 verschillende ambitieniveaus;

1. Milieu Basis: ambities die aansluiten bij de bestaande wet- en regelgeving en het bestaande gemeentelijk beleid.
2. Milieu Extra: ambities die een stuk verder gaan dan het wettelijke minimum.
3. Milieu Maximaal: de maximaal haalbare ambitie voor een thema.

Het ambitieniveau op deze locatie is;

Bodem	-	Basis
Externe veiligheid	-	Maximaal
Geluid	-	Basis
Lucht	-	Basis
Mobiliteit	-	Extra
Schoon	-	Maximaal
Water	-	Water dat siert
Natuur	-	Basis
Klimaat	-	Maximaal

Deze milieumambities zijn richtinggevend bij ontwikkelingen in dit plangebied. In de bijlagen is een duurzaamheidsparagraaf opgenomen, waarin wordt aangegeven of de hierbovengestelde ambities met de planontwikkelingen worden gehaald.

4.2 Milieueffectrapportage (m.e.r.)

Waarom een Milieueffectrapport?

Eind 2003 is voor de herontwikkeling van het Wijnhavenkwartier een bestemmingsplan vastgesteld. In juli 2005 is het provinciale goedkeuringsbesluit door de Raad van State vernietigd, omdat geen zogenoemde m.e.r.-beoordeling heeft plaatsgevonden. Dat wil zeggen dat de gemeente had moeten beoordelen of er bijzondere omstandigheden zijn, die het maken van een MER (de afkorting m.e.r. betekent de procedure van milieueffectrapportage. MER staat voor milieueffectrapport: het voorliggende document dat onderdeel vormt van de procedure) noodzakelijk maken (artikel 7.8a - 7.8d Wet milieubeheer). Er is volgens de Raad van State sprake van (wijziging van) een stadsproject met een bedrijfsvloeroppervlak van meer dan 200.000 m² (onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r., categorie 11.2).

De gemeente heeft in het kader van dit nieuw op te stellen bestemmingsplan onderzocht of zonder meer de vestiging van (recreatieve) voorzieningen mogelijk te maken is, die op termijn (dat wil zeggen als de ontwikkeling van het Wijnhavenkwartier helemaal voltooid is) meer dan 500.000 bezoekers per jaar zouden kunnen trekken. Daarmee is sprake van een rechtstreekse m.e.r.-plicht (onderdeel C van de bijlage bij het Besluit m.e.r., categorie 10.1) en hoeft de hiervoor genoemde m.e.r.-beoordelingsprocedure niet meer te worden doorlopen.

De m.e.r.-procedure is wettelijk geregeld in de Wet milieubeheer. Een milieueffectrapportage is een hulpmiddel bij de besluitvorming over (grote) projecten, bedoeld om bij deze besluitvorming het milieubelang - tussen alle andere belangen - een volwaardige rol te laten spelen. Hiertoe moeten eerst de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit in beeld worden gebracht. Ook moeten alternatieven worden ontwikkeld, waaronder het zogenoemde meest milieuvriendelijk alternatief. Pas daarna wordt het besluit genomen over de inrichting van het gebied.

Het onderzoek

Het MER is gebaseerd op twee alternatieven van het stedenbouwkundig plan en heeft de effecten afgezet tegen de situatie waarin het plan niet zou worden ondernomen (de nulsituatie);

De autonome situatie (nulsituatie/ referentie kader),

Planalternatief

Renovatie alternatief (op basis van het in 2002 ingediende voorstel)

Uitgangspunt voor het MER is het programma dat ten grondslag heeft gelegen aan het eerder opgestelde bestemmingsplan. In het MER heet dit het planalternatief. Hiertegenover hebben de oppositiepartijen een alternatief plan gelanceerd, dat wordt betiteld als renovatiealternatief. Hierbij blijft de bestaande bebouwing gehandhaafd. Eén ministerie verhuist in dit plan naar het Koningin Julianapein. In het MER zijn ook de effecten van het renovatiealternatief in beeld gebracht.

Door deze alternatieven te onderzoeken op het effect dat ze hebben op het milieu wordt duidelijk waar de gestelde (bouw)mogelijkheden eventueel aangepast kunnen worden.

De gemeente streeft de volgende doelstelling na: het Wijnhavenkwartier als onderdeel van Den Haag Nieuw Centrum een impuls geven door herontwikkeling van het gebied met herhuisvesting van de ministeries, woningbouw en toevoeging van stedelijke functies. Verdichting en verhoging van de stedenbouwkundige kwaliteit zijn daarbij de kernbegrippen. De alternatieven die in het kader van het MER onderzocht zijn, zijn ook aan deze doelstelling getoetst.

Vanuit milieu zal er voldaan moeten worden aan:

1. Ten minste voldoen aan normen / grenswaarden en verplichtingen uit de milieuregelgeving (Besluit Luchtkwaliteit, Wet geluidhinder, Wet milieubeheer).
2. Waar mogelijk bijdragen aan de gestelde Haagse Ambities in de Contourennota voor milieubeleid 2006-2010.
3. Milieuhinder voor toekomstige gebruikers *in* het plangebied en omwonenden *buiten* het plangebied zoveel mogelijk beperken, ook tijdens de bouwfase.
4. Mogelijkheden voor duurzaamheid worden optimaal benut.

Voor de herontwikkeling van het Wijnhavenkwartier zijn, aanvullend op de wettelijke verplichtingen, in het bijzonder de volgende Haagse Ambities uit de Contourennota Milieubeleid van belang:

- Den Haag CO₂-neutrale stad (lange termijn ambitie): daarvoor moet minimaal worden voldaan aan de landelijke Kyoto-doelstelling: 6 % minder uitstoot ten opzichte van 1990 door bijvoorbeeld gebruik te maken van aardwarmte en windturbines.
- Het aantal bronnen van terechte klachten met betrekking tot incidentele geluidoverlast (bedrijven, horeca) in 2010 reduceren.
- Het aantal ernstig gehinderden door continue geluidoverlast (voornamelijk verkeer) op lange termijn reduceren.

Tegenover de mogelijke milieu-nadelen van de ontwikkeling (vooral in relatie tot het verkeer dat van en naar het gebied zal rijden) staan ook milieu- en ruimtevoordelen: intensief ruimtegebruik, optimale benutting van de ligging nabij openbaarvervoersknooppunten en verbetering van de beleving van het gebied.

Keuze voor verdichting van de stad betekent impliciet ook een keuze voor een hoger risico op milieuhinder. De uitdaging is deze hinder te beperken tot een niveau dat in een stadscentrum aanvaardbaar is en uiteraard past binnen de geldende wet- en regelgeving zonder dat de oorspronkelijke doelstellingen van het plan verloren gaan.

In het kader van het MER is gebleken dat een recreatief programma met - beduidend - meer dan 500.000 bezoekers op jaarbasis geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu oplevert. De functies, waaronder bijvoorbeeld wordt verstaan een popmuseum, fitness, discotheek en 3D-Bioscoop, sluiten met uitzondering van een fitnesscentrum qua gebruikstijden aan op andere in het gebied aanwezige functies omdat ze voornamelijk in de avonduren en in het begin van de nacht zijn geopend. Als gevolg hiervan en ook vanwege de hieraan verbonden verkeersintensiteit is gebleken dat bedoeld programma niet maatgevend is in het kader van de luchtkwaliteit. Om deze reden kan het in het plan opgenomen metrage ten behoeve van recreatieve functies, zonder nadere procedures voor te schrijven, worden toegestaan.

Na het doen van de onderzoeken in het kader van de m.e.r. is geconcludeerd dat het planalternatief van het bestemmingsplan op enkele aspecten aangepast diende te worden. Deze aanpassingen zijn voornamelijk voortgekomen uit het bezonnings- en windonderzoek. Dat is dan ook de reden waarom voornamelijk deze onderzoeken aan bod zullen komen in de toelichting van het bestemmingsplan.

Bezonnig en wind

De bouwmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt zijn in het kader van de m.e.r. onder andere getoetst op bezonningsaspecten, windhinder en windgevaar.

De hoogte, de situering van en de afstand tussen de verschillende hoogteaccenten dienen zodanig te zijn dat er van de gebouwen geen onevenredige schaduwwerking en windhinder uitgaat naar het omliggende gebied. Aangezien de situering van de hoogteaccenten op grond van dit bestemmingsplan op bepaalde punten nog variabel is gehouden en ook de vormgeving van de bebouwing van invloed kan zijn op de bezonnig en windhinder, heeft er onderzoek plaatsgevonden op meerdere bebouwingsvarianten, teneinde de effecten van bezonnig op de omgeving in beeld te brengen. Bij deze onderzoeken is, indien er in het plan sprake is van variabele bouwhoogten, uitgegaan van een onderzoeksopzet, waarbij de te verwachten negatieve effecten van bezonnig op het omliggende gebied het grootst worden verondersteld.

De onderzochte varianten zijn de volgende;

- o De autonome situatie (nulalternatief / referentie kader).
- o Renovatie alternatief (op basis van het in 2002 ingediende voorstel).
- o Planalternatief met planvariant A (nieuwbouw woontoren en ministeries van Justitie en Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties + fase 2 met maximale bestemmingsplanhoogten).
- o Planalternatief met planvariant B (een aanpassing van planvariant A: nieuwbouw woontoren en ministeries van Justitie en Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties + fase 2 met geoptimaliseerde hoogten ten opzichte van de bezonnig).

Bezonnig

De verschillende alternatieven zijn onderzocht ten aanzien van de richtlijn die de gemeente Den Haag hanteert, hetgeen betekent dat de minimale bezonningsgrens tenminste twee mogelijke bezonningsuren per dag is in de periode tussen 19 februari en 21 oktober bij een zonshoogte van meer dan 10 graden..

Uitkomsten

Voor de autonome situatie en het renovatie alternatief geldt dat het meest noordelijke deel van de woningen aan de Turfmarkt op de 1^{ste} en de 2^{de} verdieping niet aan de gestelde bezonningsrichtlijn voldoen. Voor planvariant A geldt dat de hele eerste en tweede verdieping van deze bebouwing en het meest zuidelijke deel van de woningen aan de turfmarkt op de 3^{de} en de 4^{de} verdieping niet voldoen aan de gestelde bezonningsrichtlijn. Voor planvariant B geldt dat het meest noordelijke deel van de woningen aan de Turfmarkt op de 1^{ste} en 2^{de} verdieping niet voldoen aan de gestelde bezonningsrichtlijn.

Uit de studie blijkt tevens dat een bouwhoogte van 70 of 90 meter voor de torens in fase 2 geen verschil uitmaakt op de onderzoeksresultaten.

Windhinder

Ook voor de windhinder geldt dat de hoogte, de situering van en de afstand tussen de verschillende hoogteaccenten zodanig dienen te zijn dat er stedenbouwkundig gezien, tezamen met de bovenbouw op de aangrenzende bouwblokken binnen het plangebied, een ensemble ontstaat en van de gebouwen geen onevenredige windhinder of windgevaar uitgaat naar het omliggende gebied. In het kader van de m.e.r. hebben er daarom onderzoeken plaatsgevonden, teneinde de effecten van windhinder en het windgevaar op de omgeving in beeld te brengen.

In het windtunnelonderzoek is voor een viertal situaties voor het hele Wijnhavenkwartier inzichtelijk gemaakt wat het windklimaat is. Het gaat om de volgende situaties;

- Autonome situatie (de huidige ontwikkeling)
- Renovatie alternatief (op basis van het in 2002 ingediende voorstel).
- Planalternatief met planvariant A (nieuwbouw woontoren en ministeries van Justitie en Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties + fase 2 met maximale bestemmingsplanhoogten inclusief de mogelijke binnenplanse vrijstellingen voor de maximale bouwhoogte).
- Planalternatief met planvariant B (nieuwbouw woontoren en ministeries van Justitie en Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties + fase 2 met geoptimaliseerde hoogten ten opzichte van de bezonning).

Om de mate van windhinder te kunnen bepalen zijn de richtlijnen van de gemeente Den Haag gebruikt;

- Voor windhinder: de toelaatbare jaargemiddelde windsnelheid op hoofdhoogte
- Voor windgevaar: het aantal uur per jaar dat de uurgemiddelde windsnelheid meer dan 14.4 m/s bedraagt op hoofdhoogte.

Richtlijnen windhinder gemeente Den Haag

Categorie	Functie	Maximale jaargemiddelde windsnelheid (m/s)
I	Doorloopgebied	3.2
II	Slentergebied	2.4
III	Verblijfsgebied kort	1.9
IV	Verblijfsgebied lang	1.8

Voor windgevaar is het criterium een overschrijding van de uurgemiddelde windsnelheid van 14.4 m/s bedraagt op hoofdhoogte:

- Maximaal 90 uur per jaar voor categorie I t/m IV.
- Maximaal 45 uur per jaar voor hoofdgebouwingangen.

Het plangebied valt met uitzondering van gebouwingangen in categorie I, doorloopgebied. Het is een langzaam verkeersgebied waar ook gefietst mag worden, dat als aanloop- en verbindinggebied fungeert tussen het station en het stadshart. Het gebied heeft in de voorschriften dan ook een verkeersbestemming gekregen, te weten "Langzaamverkeersgebied". Hierin is echter ook een railverbinding toegestaan en tot slot mag ook bezorgend verkeer ter plaatse komen laden en lossen. Alleen bij de gebouw-ingangen geldt de richtlijn voor slentergebied, dat is categorie II volgens de richtlijnen.

Uitkomsten

De richtlijn die geldt voor een doorloopgebied wordt zowel in de autonome situatie als bij het renovatie- en planalternatief niet overschreden. Voor de autonome situatie en het renovatie alternatief geldt dat er op één punt in het plangebied een situatie in categorie II ontstaat waarbij op bouwplanniveau een hoger jaargemiddelde voorkomt dan de richtlijn voorschrijft. Planvariant A genereert op bouwplanniveau een verslechtering van het windklimaat bij de entree van de ministeries en bij de gebouwingang aan de Turfmarkt. Hetzelfde alternatief met een bouwhoogte conform de binnenplanse vrijstelling zorgt voor nog een derde entree met windklimaat verslechtering. Planvariant B is een positieve aanpassing van planalternatief A. Er wordt in dit model op bouwplanniveau alleen een lichte overschrijding op één van de meetpunten in categorie II geconstateerd.

Het criterium voor windgevaar wordt in geen enkele van de gemeten configuraties overschreden. Het verhogen van de torens van 70 naar 90 meter heeft een verhoging van de jaargemiddelde windsnelheid van circa 10% tot gevolg in de directe omgeving.

Het verhogen van bouwblokken van 40 naar 50 meter heeft een verhoging van de jaargemiddelde windsnelheid van circa 5% tot gevolg in de directe omgeving. Dit heeft geen overschrijding van de grenswaarden van de richtlijn tot gevolg.

Doordat de uiteindelijke situering en vormgeving van de bebouwing -met name in fase II - nog onbekend is, is in het bestemmingsplan een nadere eisen regeling opgenomen, op grond waarvan kan worden verlangd dat bij concrete bouwplannen wordt aangetoond dat ten aanzien van de bezonning en windhinder een aanvaardbare situatie ontstaat. Het aspect van bezonning en windhinder is uiteindelijk onderdeel van een brede afweging, zo kan het voorkomen dat wordt afgeweken van de richtlijnen als de totale belangenafweging daartoe aanleiding geeft.

Korte beschrijving resultaten

Als gevolg van de plannen voor het Wijnhavenkwartier zijn er geen belangrijke nadelige milieueffecten te verwachten. Dit komt doordat het plangebied nu ook stedelijke functies herbergt met verkeersaantrekkende werking.

Omdat het renovatiealternatief een kleiner programma huisvest en in mindere mate een stedelijke mix en verdichting creëert, voldoet het renovatiealternatief aan meer milieuriichtlijnen dan het planalternatief en geven de uitkomsten van de onderzoeken onder andere aan dat het planalternatief voor de voornaamste wijzigingen in de verkeersintensiteit zorgt ten opzichte van het renovatiealternatief. Het planalternatief voldoet daarentegen meer aan de Haagse ambities voor het gebied en duurzaamheid is gemakkelijker te bewerkstelligen in deze variant.

Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) voor het plan- en het renovatiealternatief.

Op grond van de Wet milieubeheer is in elk MER een beschrijving van het zogenaamde meest milieuvriendelijk alternatief verplicht. Dit is het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast. De mogelijkheden om binnen de gegeven kaders tot een milieuvriendelijke inrichting te komen zijn in dit MER vanaf het begin bij de uitwerking van de alternatieven betrokken.

Voor beide alternatieven (planalternatief en renovatiealternatief) is gekeken hoe ze vanuit milieuoogpunt geoptimaliseerd kunnen worden. Daarmee zijn in feite twee meest milieuvriendelijke alternatieven ontwikkeld. Door beide alternatieven te optimaliseren, wordt milieu gelijkwaardig in beide alternatieven meegenomen en maakt dit de afweging op dit punt zorgvuldiger en transparanter.

Bij het MMA gaat het om de volgende maatregelen;

- Een maximum programma vaststellen,
- Het verkeerscirculatieplan effectueren,
- Goede toegankelijke fietsenstallingen creëren,
- Een interne ontsluiting voor de parkeergarages organiseren,
- OV-gebruik stimuleren,
- Milieu optimalisatie in woon- en leefmilieu concretiseren,
- Daar waar mogelijk geluidreducerend asfalt gebruiken,
- Duurzamer ontwerp en gebruik van bebouwing,
- Intensief ruimtegebruik toepassen (is in planalternatief reeds gedaan en in renovatie alternatief niet wenselijk vanwege de aantasting van het karakter van dit alternatief),
- Maatregelen toepassen voor een beter binnenmilieu in gebouwen,
- Gebruik duurzaam materiaal,
- Energie gebruik verlagen.

Het MMA is een alternatief met aanpassingen op het ontwerp en gebruik van de bebouwing en omgeving waardoor het milieu beter beschermd kan worden. Bij het uitwerken van het bestemmingsplan is bekeken op welke wijze het MMA kan worden geoptimaliseerd. Hierbij zijn bepaalde bouwstenen uit het MMA meegenomen, waarbij dit dan ook beschouwd is in het licht van de meest recente jurisprudentie o.a. ten aanzien van de luchtkwaliteit. Dit betreft onder meer

mogelijke aanpassingen op het gebied van de verkeersafwikkeling. De belangrijkste wijziging in dit verband is openstelling van de busbaan tussen het Prins Bernhardviaduct en de kruising Schedeldoekshaven/Ammunitiehaven/Oranjobuitensingel/Zwarteweg voor gemotoriseerd verkeer (zie bij 3.6.2). Deze openstelling leidt tot een verandering van de verkeersstromen in de omgeving van het bouwplan, met name voor het bestemmingsverkeer naar fase 1 (locatie Zwarte Madonna), dat anders de "omrijdbewegingen" vanaf het huidige Prins Bernhardviaduct via de Ammunitiehaven naar de Schedeldoekshaven zou moeten maken. De onderzoeksrapporten ten behoeve van lucht en geluid zijn daarop in het kader van het voortschrijdende planproces aangevuld.

Conclusie

Uit het MER kan worden opgemaakt dat er zowel bij de uitvoering van het planalternatief als het renovatiealternatief voor het Wijnhavenkwartier geen belangrijke nadelige milieueffecten zijn te verwachten. Dit komt doordat het plangebied nu ook stedelijke functies herbergt met verkeersaantrekkende werking. Bij het renovatiealternatief zijn de milieueffecten voor wat betreft geluid en lucht enigszins geringer dan bij het planalternatief, hetgeen te wijten is aan het kleinere programma voor kantoren en stedelijke functies. Als gevolg hiervan dient een deel van het programma bij het renovatiealternatief wel noodzakelijkerwijs elders te worden gerealiseerd met alle daaraan verbonden milieugevolgen. Doordat deze milieueffecten sterk afhankelijk zijn van de alsdan aan te wijzen specifieke locatie, is daarover in het MER geen - generiek - oordeel gegeven.

Op basis van de bevindingen die in het kader van het MER ten aanzien van het Wijnhavenkwartier zijn vastgelegd, kan mitsdien worden opgemaakt dat het planalternatief alsook renovatiealternatief vanuit de onderzochte milieubelangen ten uitvoer kunnen worden gebracht.

Het ontbreken van belangrijke nadelige milieueffecten en het geringe onderscheid tussen de onderzochte alternatieven voor wat betreft de te verwachten milieueffecten hebben er toe geleid dat de keuze om het planalternatief in het bestemmingsplan uit te werken vooral is ingegeven door de significante ruimtelijke voordelen die bij het op deze wijze uitvoeren van de planontwikkeling te behalen zijn. Het planalternatief voldoet vanuit het voorgestane beleid tot ontwikkeling van een internationaal knooppunt van wonen, werken en voorzieningen, waarbij een groot scala van vervoerswijzen samenkomen in veel grotere mate aan de provinciale, stadsgewestelijke en gemeentelijke doelstelling tot verdichting dan het renovatiealternatief. De stedenbouwkundige structuur wordt door de beperkte kwaliteitsslag in het renovatiealternatief beduidend minder grondig aangepakt. Het planalternatief biedt bovendien meer mogelijkheden om het hele gebied inclusief de openbare ruimte in kwalitatieve zin te verbeteren. Ook in relatie tot de hoogbouwvisie voldoet het planalternatief beter aan de hierin gehanteerde uitgangspunten dan het renovatiealternatief. Het planalternatief kent een variatie aan in de richting van het Centraal Station oplopende bouwhoogtes, waardoor de historische skyline en het Beschermd Stadsgezicht worden gerespecteerd. Tot slot biedt het planalternatief in ruimtelijke opzicht betere mogelijkheden om de Rivierenbuurt weer te verbinden met dit gedeelte van de stad.

Afgezien van de ruimtelijke aspecten biedt het planalternatief vanuit een ander milieuperspectief dan in het kader van het MER is onderzocht, meer mogelijkheden dan het renovatiealternatief om te voldoen aan de ambities, die zijn opgenomen in de Contourennota Tien voor Milieu. Dit komt omdat in het planalternatief, in tegenstelling tot het renovatiealternatief, niet voorgebouwd hoeft te worden op bestaande systemen.

Een ander belangrijk gegeven is dat er door de ministeries van Justitie en Binnenlandse Zaken eisen zijn gesteld ten aanzien van de plek (binnen het bestuurscentrum) van vestiging. Verder willen de ministeries gezamenlijk gehuisvest worden met het oog op de nauwe inhoudelijke samenwerking op belangrijke beleidsterreinen. Door de gecombineerde huisvesting van de ministeries en overige dependances kan de flexibiliteit van de huisvesting worden vergroot, de onderlinge uitwisselbaarheid worden verbeterd en zijn lagere personele huisvestings- en exploitatiekosten haalbaar doordat van gezamenlijke voorzieningen gebruik kan worden gemaakt.

Op basis van een hernieuwd locatieonderzoek van maart 2006 zijn diverse locaties onderzocht aan de hand van een zevental criteria, te weten: programmatoets, stedelijke kwaliteit, representatie, nabijheid Binnenhof, bereikbaarheid, tijdsfad en uitvoerbaarheid. Ten aanzien van de programmatoets scoort alleen de locatie van de Zwarte Madonna positief gelet op het feit dat hier beide ministeries kunnen worden gehuisvest met een combinatie van stedelijke voorzieningen. Ten aanzien van de alsdan resterende toetsingscriteria kennen alle locaties met uitzondering van de locatie van de Zwarte Madonna ook minstens nog één andere negatieve score. Vanuit bedrijfseconomische en programmatische doelstellingen gaat ook in dit opzicht de voorkeur uit naar het planalternatief boven het renovatiealternatief.

Met deze uitkomst en na optimalisering van het planalternatief naar aanleiding van het wind- en bezonningsonderzoek, is planvariant B als meest geschikte variant van het planalternatief naar voren gekomen. Deze variant is dan ook uitgewerkt in dit bestemmingsplan.

De bouwmogelijkheden van het bestemmingsplan dat eind 2003 voor de herontwikkeling van het Wijnhavenkwartier is vastgesteld, zijn daarmee veranderd.

Het gaat daarbij om de volgende veranderingen;

- * Het deel van het bebouwingsvlak dat tot 40 meter bouwhoogte gebouwd mag worden in fase 2, is verkleind.
- * Het torenvlak aan de Turfmarktzijde van fase 2 is versmald.
- * De bezonning van de woningen aan de Turfmarkt wordt verbeterd middels een schuin oplopende bebouwingshoogte aan de noordzijde van fase 2.
- * Er vindt een volume verschuiving plaats richting het theater voor een beter evenwicht in bouwmassa.
- * Naast de toren aan de Turfmarkt is direct een bouwhoogte van 40 m toegestaan.
- * De zone waarbij niet in de bebouwinggrens gebouwd hoeft te worden is aangepast bij fase 1 (K+GD+Wo) en fase 2.

Naast het aanpassen van de bouwmogelijkheden, heeft het m.e.r. onderzoek ook op andere punten nog geleid tot aanpassingen van het bestemmingsplan. Het gaat daarbij om de volgende veranderingen:

- * De verdeling van parkeermogelijkheden is verbeterd door betere spreiding van parkeren in het gebied en deels in omliggende garages.
- * De verandering in de verkeerscirculatie ten gevolge van de openstelling van de busbaan tussen het Prins Bernhardviaduct en de kruising Schedeldoekshaven/Ammunitiehaven/Oranjevuitensingel/Zwarteweg voor gemotoriseerd verkeer (zie bij 3.6.2).
- * Het toepassen van geluidwerend asfalt op de ventweg van de Schedeldoekshaven.
- * Met mogelijk aanwezige middelhoge archeologische waarden wordt rekening gehouden. In de openbare ruimte ten noordwesten en zuidoosten van het ministerie van Justitie zijn waarschijnlijk nog archeologische waarden aanwezig: hier liepen ooit de kanalen van de Turfmarkt/Houtmarkt en van de Schedeldoekshaven. Bij nieuwbouw op deze plekken (fase 2) zal archeologisch vervolgonderzoek gedaan worden.

Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wet milieubeheer schrijft voor dat de gemeente onderzoek moet verrichten naar de feitelijk optredende milieugevolgen. Op grond van artikel 7.37 moet het bevoegd gezag bij het vaststellen van het bestemmingsplan de termijn(en) en de wijze waarop het onderzoek wordt uitgevoerd, bepalen. Voor het onderhavige plan wordt er voor gekozen om aan te sluiten bij bestaande monitoringssystemen en gemaakte afspraken.

Verkeer en verkeersgerelateerde milieueffecten

De berekeningen van de te verwachten verkeersintensiteiten zijn gebaseerd op kengetallen. Op basis hiervan zijn ook luchtkwaliteit en geluidsbelasting berekend. Regelmatig worden in de gemeente verkeerstellingen uitgevoerd. De aldus beschikbaar komende gegevens zullen gelegd worden naast

de gegevens die in het MER zijn gepresenteerd. Ingeval de verkeersintensiteiten blijken af te wijken van de voorspelde intensiteiten, zal een herbeoordeling van de voorspelde luchtkwaliteit en geluidsbelasting plaatsvinden.

Hinder tijdens de bouwfase

Teneinde hinder in de bouwfase te minimaliseren zullen er in de af te geven opbrekvergunningen voorwaarden kunnen worden opgenomen. Daarnaast vindt regelmatig overleg plaats met bewoners en ondernemers, waarbij dit aspect ook wordt betrokken.

In het kader van het MER zijn enkele maatregelen te benoemen waarvan de uitvoering uit oogpunt van milieu dient te worden nagestreefd. Het betreft de volgende maatregelen:

- verkeerstechnische voorzieningen treffen op de Schedeldoekshaven om verkeersopstoppingen te voorkomen. Bijvoorbeeld een verkeersregelininstallatie of in- en uitritconstructies;
- archeologisch onderzoek uitvoeren in bepaalde delen van het plangebied in het kader van het bouwrijpmaken;
- maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit;
- uitvoering maatregelen Verkeerscirculatieplan;
- maatregelen ter voorkoming van geluidshinder voor bewoners in en om het plangebied.

De hiervoor genoemde maatregelen kunnen met uitzondering van het benodigde archeologisch onderzoek niet door middel van het bestemmingsplan worden afgedwongen omdat daarvoor geen besluitvorming op grond van of krachtens planologische regelingen is vereist, danwel omdat de maatregelen planoverstijgende effecten teweegbrengen en daarom in groter verband moeten worden beoordeeld. In de toelichting van het bestemmingsplan is ten aanzien van archeologie aangegeven dat er nader archeologisch onderzoek moet plaatsvinden, voorafgaand aan de werkzaamheden in de openbare ruimte aan weerszijden van het ministerie van Justitie.

4.3 Geluid

Uit een nadere uitwerking van de verkeersafwikkeling is gebleken dat het bestemmingsverkeer efficiënter van en naar het plangebied is te begeleiden. Het bestemmingsverkeer kan gebruik maken van de reeds bestaande afrit en oprit voor de bussen, waardoor een vrij directe verbinding vanaf het Prins Bernhardviaduct naar het Wijnhavenkwartier en vice versa ontstaat. Op deze wijze kan het bestemmingsverkeer via een kortere route op het hoofdwegennet worden aangesloten. Hiermee wordt ook recht gedaan aan een van de uitgangspunten van het Milieueffectrapport, namelijk dat bezien moet worden of er uit milieuoogpunt aanvullende maatregelen mogelijk zijn in het kader van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief.

Aangezien veranderingen in de verkeersafwikkeling hebben geleid tot andere verkeersintensiteiten op de verschillende wegvakken in en nabij het plangebied zijn nieuwe akoestische berekeningen uitgevoerd. De uitkomsten hiervan zijn vervolgens in een (hierop aangepast) akoestisch rapport verwerkt. In het gewijzigde rapport, met nummer V.2005.1433.02.R001 is door DGMR onderzoek verricht naar de geluidsbelastingen ten gevolge van zowel het wegverkeer als het railverkeer.

Bij deze herziening van het bestemmingsplan is een dergelijk onderzoek voorgeschreven in verband met de bouw van woningen en onderwijsvoorzieningen in het Wijnhavenkwartier. Doel van het onderzoek is het bepalen van de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer in het jaar 2016. Omdat de exacte invulling van de functies nog niet bekend is, zijn zowel voor woningen en onderwijsvoorzieningen de equivalente geluidsniveaus en etmaalwaarden berekend. De maatgevende weg is bepaald op basis van de etmaalwaarde. De onderzoeksplichtige wegen ten behoeve van het onderzoek zijn de Amsterdamse Veerkade, Ammunitiehaven, de Schedeldoekshaven, het Pr. Bernhardviaduct, de Oranje Buitensingel, de Zwarteweg en het Spui. De rijsnelheid op deze wegen is 50 km/uur. Het wegverkeer op de Kalvermarkt is buiten beschouwing gelaten, omdat de Kalvermarkt als 30 km/uur gebied is ingericht, waardoor deze weg niet onder de werking van de Wet geluidhinder valt. Het wegdek bestaat voor Amsterdamse Veerkade, Ammunitiehaven, Schedeldoekshaven, Pr. Bernhardviaduct en het Spui uit fijn asfalt.

De wegdekverharding van de Oranje Buitensingel en de Zwarteweg is klinkers. Het wegdek van de parallelweg van de Schedeldoekshaven, tussen Zwarteweg en Nieuwe Haven (zijde Wijnhaven), wordt uitgevoerd in geluidsarm asfalt, een zgn. dunne deklaag I. Bij het maken van de berekeningen is hiermee rekening gehouden.

Voor nieuwe woningen aan een bestaande weg in stedelijk gebied geldt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) en een maximaal toelaatbare hogere grenswaarde van 65 dB(A). De geluidsbelastingen worden aan deze grenswaarden getoetst na aftrek volgens artikel 103 van de Wet geluidhinder. Deze aftrek is op grond van een te verwachten verlaging van de geluidsemissie van motorvoertuigen en is in artikel 6 van het Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaï 2002 vastgelegd. De aftrek bedraagt in dit geval 5 dB(A) omdat de wegen in en/of om het plangebied stedelijke wegen zijn met een maximum snelheid minder dan 70 km/uur.

In tegenstelling tot bij het wegverkeer zijn de regels voor het tramverkeerslawaaï niet vastgesteld in de Wet geluidhinder. Bij het bepalen van de geluidwerende gevelmaatregelen wordt door de gemeente echter wel rekening gehouden met het tramverkeerslawaaï, alsmede met de gecumuleerde etmaalwaarden ten gevolge van alle wegen en het tramverkeer.

De berekeningen van het railverkeerslawaaï zijn uitgevoerd volgens de standaard rekenmethode II van de Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï volgens artikel 23 van het Besluit Geluidhinder Spoorwegen. Voor het wegverkeerslawaaï zijn de berekeningen uitgevoerd volgens de standaard rekenmethode II "Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaï 2002" volgens artikel 102 van de Wet geluidhinder.

De maximaal berekende geluidsbelasting in 2015 ten gevolge van het railverkeer is 54 dB(A). De voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) wordt niet overschreden.

Op basis van het verrichte geluidsonderzoek is vastgesteld dat voor wegverkeer op één locatie de maximale ontheffingswaarde in het jaar 2016 wordt overschreden. In de onderstaande tabel zijn de geluidsbelastingen t.g.v. wegverkeer van de maatgevende weg op de betreffende locatie en hoogtes vermeld. De vermelde waarden zijn inclusief de aftrek van 5 dB(A) conform artikel 103 van de Wet geluidhinder.

Locatie: gevel Schedeldoekshaven, direct gelegen naast Lucent danstheater	beoordelingshoogtes	
	t/m 10.5 m	13.5 m
Weg: Amsterdamse Veerkade/ Schedeldoekshaven / Ammunitiehaven / Bernhardviaduct	66 dB(A)	65 dB(A)

Ter plaatse van de locatie en op de beoordelingshoogtes waarop de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden, zijn woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen niet toegestaan, tenzij een dove gevel wordt toegepast. Dit is als zodanig ook in de voorschriften vastgelegd.

Hogere grenswaarde

De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt na de wettelijke aftrek van 5 dB(A) conform artikel 103 van de Wet geluidhinder op het meerendeel van de plaatsen overschreden.

Ten aanzien van de locatie "Kantoren, Gemengde doeleinden en Wonen" wordt de maximale gevelbelasting bepaald door het wegverkeer op Amsterdamse Veerkade/Ammunitiehaven/Schedeldoekshaven/Prins Bernhardviaduct. De geluidsbelasting bedraagt, rekening houdend met de hierboven genoemde aftrek, ten gevolge van de Zwarteweg/Oranjobuitensingel maximaal 64 dB(A).

Ten aanzien van de bestemming "Gemengde doeleinden en Wonen", grenzend aan de bestemming "Kantoren, Gemengde doeleinden en Wonen" wordt de maximale gevelbelasting bepaald door het wegverkeer op de Amsterdamse Veerkade/Ammunitiehaven/Schedeldoekshaven/Prins Bernhardviaduct. De geluidsbelasting bedraagt, rekening houdend met de hierboven genoemde aftrek, ten gevolge van de Amsterdamse Veerkade/Ammunitiehaven/Schedeldoekshaven/Prins Bernhardviaduct maximaal 64 dB(A). Ten aanzien van de bestemming "Gemengde doeleinden en Wonen", grenzend aan het Lucent danstheater wordt de maximale gevelbelasting bepaald door het wegverkeer op de Amsterdamse Veerkade/Ammunitiehaven/Schedeldoekshaven/Prins Bernhardviaduct. De gevelbelasting bedraagt, rekening houdend met de hierboven genoemde aftrek, ten gevolge van de Amsterdamse Veerkade/ Ammunitiehaven/Schedeldoekshaven/Prins Bernhardviaduct maximaal 66 dB(A) tot een hoogte van 13.5 m. Ter plaatse van de locatie en op de beoordelingshoogte waarop de maximale ontheffingswaarde (zijnde 65 dB(A) volgens de Wet geluidhinder wordt overschreden, alsmede de lagere verdiepingen, zijn woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen niet toegestaan, tenzij een dove gevel wordt toegepast. Voor deze locatie is een ontheffing aangevraagd van 65 dB(A), zijnde de maximaal te verlenen ontheffingswaarde, ten gevolge van het wegverkeer op de Amsterdamse Veerkade/Ammunitiehaven/Schedeldoekshaven/Prins Bernhardviaduct.

De overschrijding van de voorkeursgrenswaarde kan niet worden voorkomen door maatregelen te nemen aan de bron of in het overgangsgebied. De bron is niet beïnvloedbaar. Toepassing van een geluidsscherm of geluidswal is niet mogelijk, omdat de bebouwing onmiddellijk aan de weg is gelegen. Gelet hierop kan in verband met deze overschrijding op verzoek een hogere grenswaarde worden vastgesteld door Gedeputeerde Staten. Gedeputeerde Staten zijn verzocht om tijdig voor de vaststelling van het bestemmingsplan een hogere grenswaarde op de gevels van de betreffende gebouwen vast te stellen. Bij besluit van 20 november 2006, kenmerk DGWM/2006/16657A (zie bijlage toelichting) is dit verzoek door Gedeputeerde Staten gehonoreerd en zijn hogere waarden ingevolge de Wet geluidhinder voor woningen en scholen vastgesteld, te weten:

- ten behoeve van 250 woningen in bestemmingsvlak K+Gd+Wo 64 dB(A) t.g.v. Amsterdamse Veerkade/Ammunitiehaven/Schedeldoekshaven/Prins Bernhardviaduct;
- ten behoeve van 365 woningen en 2 scholen in bestemmingsvlak Gd+Wo 65 dB(A) t.g.v. Amsterdamse Veerkade/Ammunitiehaven/Schedeldoekshaven/Prins Bernhardviaduct.

De genoemde waarden zijn inclusief de aftrek op grond van artikel 103 van de Wet geluidhinder.

4.4 Lucht

4.4.1 Algemeen

In de nabijheid van wegen kan sprake zijn van lokale luchtverontreiniging als gevolg van de uitstoot van wegverkeer. Deze luchtverontreiniging kan negatieve effecten op de gezondheid van de mens hebben.

Als gevolg van planontwikkelingen kunnen wijzigingen optreden van de verkeersintensiteit en/of samenstelling op de wegen binnen of in de directe omgeving van het plangebied, waardoor een planontwikkeling invloed kan hebben op de ter plaatse heersende luchtkwaliteit.

Planontwikkelingen moeten daarom getoetst worden aan de regels zoals die zijn gesteld in het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005).

Als onderdeel van die regels zijn in het Blk 2005 onder andere grenswaarden voor diverse luchtverontreinigende stoffen opgenomen.

In relatie tot de bijdrage van verkeer aan de luchtkwaliteit zijn met name de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ van belang.

De grenswaarden uit het Blk 2005 voor deze stoffen zijn in de onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 4.4.1. Grenswaarden (gedeeltelijk) Blk 2005

Component	Van kracht	Grenswaarden	Toegestane aantal overschrijdingen / jaar
Fijn stof (PM ₁₀)	Heden	40 µg/m ³ ; jaargemiddelde	-
		50 µg/m ³ ; 24-uurgemiddelde	35
Stikstofdioxide (NO ₂)	2010	40 µg/m ³ ; jaargemiddelde	-
	Heden	200 µg/m ³ ; uurgemiddelde	18

In 2006 geldt voor de jaargemiddelde NO₂-concentratie een plandrempel van 48 µg/m³.

4.4.2 Verkeersafwikkeling

Op basis van advies uit het milieueffectrapport (MER) heeft een nadere uitwerking plaatsgevonden van de verkeersafwikkeling in en rond het plangebied.

In de huidige verkeerssituatie moet, met name het bestemmingsverkeer naar Fase 1 (locatie Zwarte Madonna) de "omrijdbewegingen" maken vanaf het Prins Bernhardviaduct via de Ammunitiehaven naar de Schedeldoekshaven. Vanuit Fase 1 rijdt het verkeer via de Schedeldoekshaven naar de oprit van het Prins Bernhardviaduct. Teneinde de situatie rond de luchtkwaliteit zo gunstig mogelijk en de verkeersafwikkeling/verkeershinder op en langs de nabijgelegen wegvakken zo beperkt mogelijk te laten zijn moesten "omrijdbewegingen" zo veel mogelijk worden voorkomen.

In de realisatieperiode van Fase 1 zal het bouwverkeer gebruik gaan maken van de huidige busbaan (afrit en oprit) tussen het Prins Bernhardviaduct en de kruising Schedeldoekshaven/Ammunitiehaven/Oranjevuitensingel/Zwarteweg, waardoor voor dit bouwverkeer een vrij directe verbinding vanaf het Prins Bernhardviaduct naar het Wijnhavenkwartier en vice versa ontstaat.

Na realisatie van Fase 1 (in 2010) zal ook het parkeerverkeer naar de nieuwbouw op de plek van de Zwarte Madonna op deze wijze via een kortere route op het hoofdwegennet worden aangesloten. Hierdoor worden de eerder genoemde "omrijdbewegingen" voorkomen.

4.4.3 Onderzoek

De bovengenoemde veranderingen in de verkeersafwikkeling hebben op een aantal wegvakken geleid tot andere verkeersintensiteiten dan in het eerdere luchtkwaliteitsonderzoek (9 mei 2006, TAUW) ten behoeve van de MER zijn aangehouden. Er is derhalve onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit, gebaseerd op deze nieuwe verkeerssituatie.

De resultaten van dit onderzoek zijn vastgelegd in het rapport "Bestemmingsplan Wijnhavenkwartier, Onderzoek en beoordeling luchtkwaliteit" van November 2006 (Rap.nr. 10.10.2006.EB), dat als bijlage is toegevoegd.

Het onderzoek is uitgevoerd met het programma Geoair, versie 1.42. Het rekengedeelte van dit programma bestaat uit het CAR II berekeningsprogramma, versie 5.0 (VROM/TNO, maart 2006). Dit programma berekent concentraties van luchtverontreiniging in binnenstedelijke verkeerssituaties, met als doel na te gaan voor welke wegsegmenten sprake is van een overschrijding van de grenswaarden.

Bij het berekenen van de luchtkwaliteit worden, alvorens te toetsen aan de grenswaarden, in de regel verschillende componenten bij elkaar opgeteld:

- het achtergrondniveau
- de emissiebijdrage van lokale vaste bronnen zoals fabrieken e.d.
- de emissiebijdrage van het (weg)verkeer.

Er zijn binnen het plangebied of in het gebied rondom de planontwikkeling geen lokale vaste bronnen aanwezig met een significante emissiebijdrage, zodat bij de bepaling van de luchtkwaliteit alleen de emissiebijdrage van het wegverkeer bij de achtergrondconcentratie is opgeteld.

De luchtkwaliteit is berekend op de rand van de weg en de stoep langs de maatgevende wegvakken in en nabij het plangebied. In het geval dat een stoerand verder is gelegen dan 4 meter uit de as van de dichtstbijzijnde rijstrook is de luchtkwaliteit berekend op die 4 meter.

De uitvoering van de planontwikkeling zal gefaseerd plaatsvinden. Zo zal fase 1 naar verwachting niet eerder dan het jaar 2010 zijn gerealiseerd en fase 2 naar verwachting niet eerder dan het jaar 2015.

De bestemmingsplanperiode is van 2006 tot 2016. Het jaar 2016 is echter niet beschikbaar in de luchtberekeningsmodellen, zodat de verkeersgegevens voor 2016 zijn gebruikt in het berekeningsmodel voor 2015.

4.4.4 Resultaten

In onderstaande tabellen zijn deze berekeningsresultaten langs de onderzochte wegvakken voor de stoffen PM10 (jaargemiddelde en 24-uursgemiddelde waarde) en NO2 (jaargemiddelde) weergegeven.

Tussen haakjes staan de resultaten voor de autonome ontwikkeling weergegeven.

Tabel 4.4.2: Fijn stof (jaargemiddelde)

ID	Straat/wegvak	Jaargemiddelde concentratie in $\mu\text{g}/\text{m}^3$		
		2006	2010	2015
1	Spui 1	25	23 (23)	22 (22)
2	Spui 2	23	22 (22)	21 (21)
3	Amsterdamse Veerkade	33	28 (28)	25 (25)
4	Schedeldoekshaven 1	28	25 (25)	23 (23)
6	Ammunitiehaven 1	27	25 (25)	23 (23)
7	Schedeldoekshaven 2	28	25 (25)	23 (23)
9	Ammunitiehaven 2	27	24 (24)	23 (23)
10	Schedeldoekshaven 3	26	24 (24)	23 (22)
13	Schedeldoekshaven 4	26	24 (24)	22 (22)
16	Schedeldoekshaven 5	26	24 (24)	22 (22)
20	Ammunitiehaven 3	29	26 (26)	24 (24)
23	Ammunitiehaven 4	28	25 (25)	23 (23)
24	Bernardviaduct	23	22 (22)	21 (21)
25	Lekstraat	31	28 (28)	26 (26)
26	Oranjebuitensingel	23	22 (22)	21 (21)
27	Zwarteweg	24	22 (22)	21 (21)
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	24	23 (23)	21 (21)
29	Bezuidenhoutseweg 1	27	25 (25)	23 (23)
30	Bezuidenhoutseweg 2	27	25 (25)	23 (23)
31	Kalvermarkt 1	24	22 (22)	21 (21)
32	Kalvermarkt 2	23	22 (22)	21 (21)

Overschrijdingen van een grenswaarde uit het Blk 2005 zijn met een grijze achtergrond weergegeven.

Tabel 4.4.3: Fijn stof (24-uurs-gemiddelde)

ID	Straat/wegvak	Aantal dagen per jaar met 24-uurgemiddelde concentratie groter dan 50 µg/m ³		
		2006	2010	2015
1	Spui 1	30	24 (24)	20 (20)
2	Spui 2	24	20 (20)	18 (18)
3	Amsterdamse Veerkade	72	43 (43)	28 (28)
4	Schedeldoekshaven 1	43	29 (29)	23 (23)
6	Ammunitiehaven 1	41	28 (28)	23 (23)
7	Schedeldoekshaven 2	43	29 (29)	24 (23)
9	Ammunitiehaven 2	36	26 (26)	22 (22)
10	Schedeldoekshaven 3	35	25 (26)	21 (21)
13	Schedeldoekshaven 4	33	24 (25)	20 (21)
16	Schedeldoekshaven 5	35	26 (26)	21 (21)
20	Ammunitiehaven 3	48	31 (33)	25 (25)
23	Ammunitiehaven 4	43	29 (29)	23 (23)
24	Bernardviaduct	24	20 (20)	18 (17)
25	Lekstraat	60	44 (44)	31 (31)
26	Oranjevuitensingel	23	20 (20)	18 (18)
27	Zwarteweg	24	21 (21)	18 (18)
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	26	22 (21)	19 (18)
29	Bezuidenhoutseweg 1	38	27 (27)	22 (22)
30	Bezuidenhoutseweg 2	40	28 (28)	22 (22)
31	Kalvermarkt 1	24	21 (21)	18 (18)
32	Kalvermarkt 2	23	20 (20)	17 (17)

Overschrijdingen van een grenswaarde uit het Blk 2005 zijn met een grijze achtergrond weergegeven.

Tabel 7: Stikstofdioxide (jaargemiddelde)

ID	Straat/wegvak	Jaargemiddelde concentratie in µg/m ³		
		2006	2010	2015
1	Spui 1	44	39 (39)	35 (35)
2	Spui 2	38	35 (35)	32 (31)
3	Amsterdamse Veerkade	58 *	49 (49)	43 (43)
4	Schedeldoekshaven 1	48	42 (42)	38 (38)
6	Ammunitiehaven 1	47	42 (42)	38 (38)
7	Schedeldoekshaven 2	48	42 (43)	38 (38)
9	Ammunitiehaven 2	46	41 (41)	37 (36)
10	Schedeldoekshaven 3	45	39 (40)	36 (36)
13	Schedeldoekshaven 4	45	39 (40)	35 (35)
16	Schedeldoekshaven 5	46	41 (41)	37 (37)
20	Ammunitiehaven 3	50 *	44 (45)	40 (40)
23	Ammunitiehaven 4	49 *	44 (44)	39 (39)
24	Bernardviaduct	40	36 (36)	32 (32)
25	Lekstraat	53 *	47 (47)	43 (43)
26	Oranjevuitensingel	37	35 (34)	31 (31)
27	Zwarteweg	38	35 (35)	32 (32)
28	Fluwelenburgwal/Herengracht	40	37 (36)	32 (32)
29	Bezuidenhoutseweg 1	45	40 (40)	36 (36)
30	Bezuidenhoutseweg 2	46	41 (41)	36 (36)
31	Kalvermarkt 1	39	36 (36)	32 (32)
32	Kalvermarkt 2	38	35 (34)	31 (31)

Overschrijdingen van een grenswaarde uit het Blk 2005 zijn met een grijze achtergrond weergegeven.

*) Op dit wegvak is sprake van een plandrempeel-overschrijding. Dit betekent dat dit wegvak ingevolge het Blk 2005 verplicht wordt opgenomen in het gemeentelijke Actieplan luchtkwaliteit. Dit plan is er op gericht om door middel van maatregelen de luchtkwaliteit op deze wegvakken zodanig te verbeteren, dat in 2010 zal zijn voldaan aan de dan geldende grenswaarde.

4.4.5 Beoordeling

Op een aantal plaatsen worden de grenswaarden uit het Blk2005 overschreden, maar de planontwikkeling leidt daar voor de betreffende stoffen niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

Dit betekent dat wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 7, lid 3 sub a van het Blk 2005. Het Blk 2005 staat derhalve de vaststelling van het bestemmingsplan Wijnhavenkwartier niet in de weg.

4.4.6 Toekomstige ontwikkelingen

In Europees verband worden steeds strengere normen (EURO 4, EURO 5) opgelegd voor nieuw te fabriceren verbrandingsmotoren. Daardoor zal, naarmate de jaren vorderen, een verbetering optreden van de luchtkwaliteit.

Door het "Rijk" is het "Nationaal Luchtkwaliteitsplan 2004" vastgesteld (februari 2005). Dit plan is er op gericht om de emissies van het verkeer verder te verminderen. Als uitvloeisel van het plan geldt vanaf 1 juni 2005 een stimuleringsregeling voor de aankoop van nieuwe dieselauto's met roetfilter. Op prinsjesdag 2005 heeft het kabinet een extra pakket aan maatregelen afgekondigd teneinde de luchtkwaliteitsproblematiek het hoofd te bieden.

De Provincie Zuid-Holland heeft een "Plan van Aanpak fijn stof" vastgesteld (februari 2005). De maatregelen uit dit plan zijn met name gericht op de industriële emissies (Rijnmond).

In Haaglanden-verband is een Plan van Aanpak opgesteld voor knelpunten die zijn gelegen aan de rijkssnelwegen. In dat kader is een verzoek gedaan aan de Minister van Verkeer & Waterstaat tot het invoeren van een 80 km regime voor wegvakken met een NO₂ of PM₁₀ grenswaarde-overschrijding.

De Minister is inmiddels gedeeltelijk tegemoet gekomen aan dit verzoek.

Ook de gemeente Den Haag treft maatregelen om in 2010 te voldoen aan het Besluit luchtkwaliteit 2005. Het betreft wegvakken waar in 2010 niet aan de grenswaarde voor NO₂ wordt voldaan (op basis van de resultaten uit de rapportages luchtkwaliteit). Deze maatregelen zijn beschreven in het Plan van Aanpak luchtkwaliteit 2004-2010 (november 2004) en de Update Plan van Aanpak 2005-2007 (12 mei 2005). Inmiddels wordt ook gewerkt aan een afzonderlijk Plan van Aanpak fijn stof. Een van de specifieke maatregelen uit dit Plan van Aanpak is het eerder genoemde Verkeerscirculatieplan (VCP) dat met name voor de wegvakken binnen en direct nabij het plangebied een positief effect heeft op de luchtkwaliteit.

4.5 Bodem

Het Wijnhavenkwartier ligt in de historische kern van Den Haag. In de tweede helft van de 19^e eeuw heeft Den Haag een explosieve groei meegemaakt. Deze explosieve groei heeft voor het centrum er toe geleid dat diverse watergangen gedempt werden en het centrum te maken kreeg met een veranderen de functie, namelijk van wonen en werken naar werken. Op en in de directe omgeving van de locatie hebben verschillende bedrijven, met bodembedreigende activiteiten, hun vestiging gehad. Het gaat hierbij om garages, een boekbinderij, smederij en metaalbewerkingsbedrijven. In de onderstaande tabel worden de bedrijven met een Hinderwetvergunning / Wet milieubeheer vergunning weergegeven.

Adres	Activiteit
Turfmarkt 7 en 8	garagebedrijf
Turfmarkt 43a	metaalbewerkingsinrichting
Schedeldoekshaven 11	uitdeuken van carrosserieën
Schedeldoekshaven 13a	metaalbewerkingsinrichting
Schedeldoekshaven 51	garage
Schedeldoekshaven 60	metaalbewerkingsinrichting
Schedeldoekshaven 85-85a	boekbinderij
Adres	Activiteit
Zwarteweg 20	film laboratorium
Zwarteweg 21	metaalbewerkingsinrichting
Zwarteweg 62	bewerken kunststoffen
Zwarteweg 69	smederij
Zwarteweg 80	benzinebewaarplaats
Zwarteweg 81	instrumentenfabriek

Uit bodemonderzoeken (2003-2004) uitgevoerd in een deel van het plangebied (Turfmarkt, Zwarteweg en Schedeldoekshaven (westzijde-Wijnhavenkwartier)) blijkt dat de bodem licht tot matig verontreinigd is met zware metalen en PAK (teerachtige verbindingen) Op het overige deel van het plangebied, de ministeries, is een historisch onderzoek uitgevoerd. Uit dit historisch onderzoek blijkt dat dit deel van het plangebied verdacht is voor het voorkomen van zware metalen, PAK, minerale olie en oplosmiddelen. Verder is het niet uitgesloten dat verontreinigd (bodem)materiaal wordt aangetroffen ter plaatse van de voormalige Nieuwe Haven.

Uit de bodemkwaliteitskaart gemeente Den Haag blijkt dat de bovengrond (0-0,5 m-maaiveld) in het plangebied gemiddeld matig verontreinigd is met zware metalen lood en zink en licht verontreinigd is met cadmium, koper, nikkel en PAK (teerachtige stoffen). In de diepere bodemlagen (0,5-2,0 m-maaiveld) worden nog licht verhoogde gehalten aan kwik, lood, zink en PAK aangetoond.

In de directe omgeving van de locatie zijn in het verleden, tussen 1983-1989, in verband met diverse herinrichtingen en de bouw van het stadhuis ook bodemonderzoeken uitgevoerd. Uit deze onderzoeken blijkt dat de bovengrond (tot ongeveer 1m-maaiveld) licht tot plaatselijk matig verontreinigd is met zware metalen en PAK. In de diepere grondlagen worden zeer plaatselijk lichte verontreinigingen in de grond aangetroffen. In het grondwater worden geen verontreinigingen aangetroffen. Ter plaatse van voormalige olietanks is een sterke verontreiniging met minerale olie aangetoond, deze verontreiniging is voor de bouw van het stadhuis gesaneerd.

4.6 Waterhuishouding

Locatie in relatie tot de waterstaatkundige situatie

Het plangebied ligt in het boezemgebied van het hoogheemraadschap van Delfland. In dit gebied is het vastgestelde waterpeil NAP - 0,40 m. Gezien de hoogteligging van het gebied bestaan er geen bezwaren tegen het voorgestane gebruik als ondermeer kantoren- en woningbouwlocatie. Wel dient er rekening mee te worden gehouden dat het overtollig neerslagwater vanuit het gebied moet worden opgevangen en worden afgevoerd door het boezemwatersysteem. Bij hevige neerslag zal het oppervlaktewater stijgen tot NAP -0,10 m, het grondwater stijgt tijdelijk en op het straatoppervlak komt tijdelijk water te staan. Het is van belang te voorkomen dat schade ontstaat aan gebouwen en constructies als gevolg van de genoemde vormen van wateroverlast. Bij het ontwerp dient hiermee rekening te worden gehouden. Het waterplan van Den Haag (een gezamenlijk beleidsplan van de gemeente Den Haag en het Hoogheemraadschap) bevat een visie voor het samenhangend beheer van de riolering, oppervlaktewater, watergebonden natuur voor de middellange termijn.

Waterkwantiteit

Bij nieuwe ontwikkelingen is het beleid van Delfland dat een waterberging aanwezig is van 325m³/ha van het bruto te bebouwen oppervlak. Het realiseren van een mogelijk tekort aan waterberging zal moeten plaats vinden binnen dezelfde waterstaatkundige eenheid. In het brede kader van de waterberging in het binnenstedelijk gebied wordt gewerkt aan beleid voor deze problematiek. Met het Hoogheemraadschap is overleg opgestart om te komen tot structurele oplossingen voor een duurzaam waterbeheer binnen het hiervoor genoemde binnenstedelijk gebied. In het Wijnhavenkwartier wordt de vereiste waterberging binnen de boezem gerealiseerd. Het bruto oppervlak van het projectgebied Wijnhavenkwartier bedraagt ca. 31.537 m². Als uitgangspunt voor de berekening zijn genomen de oppervlakten die feitelijk aan wijziging onderhevig zijn. Dit impliceert een waterbergingsseis van ca. 1025 m³. Het waterbergingsgebied binnen het project bedraagt ca. 300 m² (betreft de bestaande gracht, die voor de helft is toegerekend aan het betreffende projectgebied). Bij een maximale peilstijging van 0,20 m bedraagt de aanwezige waterberging ca. 7 m³. De grachtengordel waarop het water wordt geloosd is onderdeel van het boezemstelsel waartoe ook het Wijnhavenkwartier behoort. In de Westlandse Zoom, het deelplan Madestein, dat tot de zelfde boezem behoort, wordt meer boezemwater aangelegd dan noodzakelijk is. Het voor het plangebied berekende tekort aan berging zal daarom in het project Madestein worden gecompenseerd. De totale nog noodzakelijke berging bedraagt 1018 m³; gerekend met een maximale stijging van 0,20 m betekent dit dat er een oppervlakte van 5090 m² wordt gereserveerd ten behoeve van het plangebied Wijnhavenkwartier.

Waterkwaliteit

In de 4e Nota Waterhuishouding gaat de Rijksoverheid er voor nieuwe gebieden van uit dat het grootste gedeelte van het regenwater afstromend van verhard oppervlak niet meer wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinrichting, maar wordt geïnfilteerd in de bodem of rechtstreeks wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater.

Voor dit plan betekent dit dat het regenwater afstromend van de schone verhardingen (daken en binnenterreinen) rechtstreeks moet worden afgevoerd naar het oppervlaktewater, aanwezig bij de Oranjevuitensingel. Hiertoe kan gebruik worden gemaakt van het in de openbare ruimte (Turfmarkt en Schedeldoekshaven) aanwezige regenwater-rioolstelsel. In de architectuur zullen maatregelen worden bevorderd die in dit kader ten goede kunnen komen aan de waterkwaliteit in het plangebied; met name kan hierbij worden gedacht aan het vasthouden van water in daktuinen door bijvoorbeeld het toepassen van vegetatiedaken.

Voor het plan geldt het ambitieniveau "water dat siert" waarbij de beleving van het water centraal staat. Het oppervlaktewater ziet er aantrekkelijk uit, het stinkt niet en wateroverlast wordt voorkomen. Mogelijk kunnen vanuit de Europese Kaderrichtlijn Water vanaf 2008 aanvullende eisen aan de kwaliteit van het afstromende regenwater op het grachtenstelsel worden gesteld.

Grondwaterstanden en stromingspatroon

Ten behoeve van de realisering van parkeerkelders in het Wijnhavenkwartier heeft de gemeente onderzoek laten verrichten naar de daarvan optredende effecten op de regionale grondwaterstroming en de grondwaterstanden. Op 16 april 2006 heeft IF Technology bv te Arnhem daarover gerapporteerd (rapport nr. 12.584/56112/HM). Uit dit onderzoek blijkt dat de aanleg van de parkeergarage onder de eerste fase (het nieuwe Jubicomplex en de woontoren) het stromingspatroon in de omgeving van de parkeergarage beïnvloedt. De aanleg van de parkeergarage heeft in de directe omgeving van die garage een grondwaterstandverandering van maximaal 4,5 cm tot gevolg. Vergeleken met de natuurlijke grondwaterstandfluctuatie van 35 cm is dit effect echter verwaarloosbaar. Op een afstand van 140 m van de locatie bedraagt de grondwaterstandverandering maximaal 1 cm. Op een afstand van 160 m is er geen meetbare invloed meer van de parkeergarage op het stromingspatroon.

Veiligheid

In het gebied zijn geen waterkeringen aanwezig. Hier hoeft dus geen rekening mee te worden gehouden.

Ecologie

Het gebied ligt niet in een ecologische verbindingsszone van rijk provincie of gemeente. Hier behoort dan ook bij de inrichting geen rekening mee te worden gehouden.

Bestemmingen

Het grachtenstelsel behoort tot het primaire watersysteem van Delfland. De functie is de afvoer van overtollig neerslagwater van het gebied zelf maar ook overige boezemgebieden naar de boezemgemalen, van waaruit het weer op zee kan worden afgevoerd.

Daarnaast maakt het grachtenstelsel deel uit van het koelwater circuit. Vanwege deze belangen is aan het water primair de bestemming Gracht (water) gegeven. Voor het overige komen hier geen specifieke bestemmingen voor.

4.7 Bezinning en windhinder

De bouwmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, zijn getoetst op bezonningsaspecten, windhinder en windgevaar. De hoogte en de situering van de verschillende hoogteaccenten dienen zodanig te zijn dat er van de gebouwen geen onevenredige schaduwwerking, windhinder en windgevaar uitgaat naar het omliggende gebied. Aangezien de situering van de hoogteaccenten op grond van dit bestemmingsplan op bepaalde punten nog variabel is gehouden en ook de vormgeving van het bouwvolume van invloed kan zijn op de bezinning en windhinder, heeft er onderzoek plaatsgevonden op meerdere bebouwingsvarianten die het bestemmingsplan en de vrijstellingen mogelijk maken. Hiermee zijn de effecten van bezinning op de omgeving in beeld gebracht. Bij het onderzoek is, omdat er in het plan sprake is van variabele bouwhoogten, uitgegaan van een onderzoeksopzet, waarbij de te verwachten negatieve effecten van bezinning op het omliggende gebied het grootst worden verondersteld.

Bezinning

De bouwmogelijkheden van het bestemmingsplan zijn onderzocht ten aanzien van de richtlijn die de gemeente Den Haag hanteert. Bij deze richtlijn is de minimale bezonningsgrens voor woningbouw tenminste twee mogelijke bezonningsuren per dag in de periode tussen 19 februari en 21 oktober bij een zonshoogte van meer dan 10 graden.

Uit het resultaat van het onderzoek bleek dat het meest noordelijke deel van de woningen aan de Turfmarkt op de 1^{ste} en 2^{de} verdieping niet voldoen aan de gestelde bezonningsrichtlijn bij bebouwing conform het bestemmingsplan. Uit de studie blijkt tevens dat een bouwhoogte van 70 of 90 meter voor de torens geen verschil uitmaakt op de onderzoeksresultaten.

Hierbij moet worden vermeld dat in de huidige situatie het meest noordelijke deel van de woningen aan de Turfmarkt op de 1^{ste} en 2^{de} verdieping ook niet voldoen aan de gestelde bezonningsrichtlijn.

Windhinder en windgevaar

Voor dit bestemmingsplan zijn onderzoeken gedaan teneinde de effecten van windhinder en windgevaar op de omgeving in beeld te brengen. Bij deze onderzoeken is uitgegaan van een bebouwing conform het bestemmingsplan (een model excl. en incl. vrijstellingen) met een onderzoeksopzet waarbij de te verwachten negatieve effecten van windhinder op het omliggende gebied het grootst worden verondersteld.

In het windtunnelonderzoek is voor het hele Wijnhavenkwartier inzichtelijk gemaakt wat het windklimaat is. Om de mate van windhinder en windgevaar te kunnen bepalen zijn de richtlijnen van de gemeente Den Haag gebruikt.

Bij het opstellen van de windrichtlijnen zijn er vier soorten gebieden gecategoriseerd: het doorloopgebied, slentergebied, verblijfsgebied kort en verblijfsgebied lang. Elk gebied of elke

categorie heeft een andere richtlijn voor windhinder. Het onderzoeksgebied valt overwegend in de categorie doorloopgebied vanwege het feit dat het gebied een langzaam verkeersgebied is, waar ook gefietst mag worden. Het gebied fungeert als echt aanloop- en verbindinggebied tussen het station en het stadshart en heeft in de voorschriften dan ook een verkeersbestemming gekregen, te weten "Langzaamverkeersgebied". Hierin is echter ook een railverbinding toegestaan en tot slot mag ook bezorgend verkeer ter plaatse komen laden en lossen. Alleen bij de hoofdentrees van gebouwen geldt de norm voor slentergebied.

Het criterium voor windhinder wordt bij bebouwing conform het bestemmingsplan niet overschreden binnen de categorie doorloopgebied. Afhankelijk van de situering van gebouwingangen zou op bouwplanniveau bezien moeten worden of er mogelijk sprake is van overschrijding van de richtlijn voor slentergebied. In dat geval kan zo mogelijk door het treffen van voorzieningen in de openbare ruimte of aan het gebouw worden bezien of ook aan de gestelde richtlijn voor slentergebied kan worden voldaan.

Uit het windtunnelonderzoek bleek dat het criterium voor windgevaar niet wordt overschreden.

Het verhogen van de torens van 70 naar 90 meter heeft een verhoging van de jaargemiddelde windsnelheid van circa 10% tot gevolg in de directe omgeving.

Het verhogen van bouwblokken van 40 naar 50 meter heeft een verhoging van de jaargemiddelde windsnelheid van circa 5% tot gevolg in de directe omgeving.

Uit het windtunnelonderzoek is gebleken dat deze verhogingen niet leiden tot een overschrijding van de normen.

Conclusie

De bebouwing die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, voldoet grotendeels aan de Haagse richtlijnen voor bezonning, windhinder en windgevaar. Voor de bezonning voldoet een beperkt aantal woningen aan de Turfmarkt niet aan de richtlijn. Deze woningen voldoen echter in de huidige situatie ook niet. Voor wat betreft de windhinder is er zowel in de huidige situatie als in de situatie die het bestemmingsplan mogelijk maakt geen overschrijding van de richtlijn voor een doorloopgebied.

Doordat de uiteindelijke situering en vormgeving van de bebouwing deels nog onbekend is, is in het bestemmingsplan een nadere eisen regeling opgenomen, op grond waarvan kan worden verlangd dat bij concrete bouwplannen wordt aangetoond dat ten aanzien van de bezonning en windhinder een aanvaardbare situatie ontstaat. Het stellen van nadere eisen is daarom in verband met deze aspecten niet zonder meer vrijblijvend. Daarnaast kunnen de nadere eisen ook betrekking hebben op andere zaken die voor een goede ruimtelijke inrichting nadere afstemming behoeven. In stedenbouwkundig opzicht is met deze voorwaarde reeds rekening gehouden door middel van het opnemen van een relatief lagere bouwhoogte en bouwmassa in de directe nabijheid van de aangrenzende woonbebouwing en door een ontheffingsmogelijkheid te creëren van de verplichting om te bouwen in de bebouwingsgrens. Het aspect van bezonning en windhinder is onderdeel van een brede afweging, zo kan het voorkomen dat wordt afgeweken van de richtlijnen als de totale belangenafweging daartoe aanleiding geeft.

4.8 Duurzaam bouwen

De gemeente Den Haag streeft naar duurzaam bouwen. Dit is complementair aan het gebiedsgericht milieubeleid (2005). Het Wijnhavenkwartier valt onder het gebiedstype Gemengde gebieden met het accent op werken. Voor duurzaam bouwen zijn vooral van belang de ambities Maximaal voor het thema klimaat en de waterambitie ontkoppelen van hemelwater en het halen van de luchtambitie basis.

Bij duurzaam bouwen moet worden gedacht aan het toepassen van technieken die leiden tot CO₂ neutrale gebouwen, milieuvriendelijke materialen, het gebruik van waterbesparende apparatuur en gezonde gebouwen.

Daarvoor kan, in overleg met de partners, een aantal stimuleringsmaatregelen worden nagestreefd gericht op het proces als op de inhoud. Zo bestaat in het plangebied de mogelijkheid gebruik te maken van stadsverwarming. Voor ruimteverwarming wordt daarom het concept Lage Temperatuur Verwarming (LTV) aanbevolen. Dit maakt het gebied flexibel voor toekomstige toepassing van duurzame energiebronnen zoals warmtepompen. Daarmee worden de gebouwen CO2 neutraal. Dit is vastgesteld in het gemeentelijk milieubeleid. Zo'n energieprestatie wordt uitgedrukt in een Energie Prestatie op Locatie (EPL). Een EPL = 10 is een CO2 neutrale wijk. De EPC van de woongebouwen moet dan onder de 0,6 uitkomen.

Op vervoersgebied geldt een Vervoers Prestatie op Locatie (VPL, optimaal gebruik van de A-locatie).

Voor de utiliteitsgebouwen wordt gestreefd naar een hoge Milieu-index (conform de RGD methodiek /Greencalc). Anno 2006 is een Greencalcscore van minimaal 250 kostenneutraal mogelijk. Daarbij is een EPC voor kantoren van onder de 1,0 nodig.

Tot slot wordt een zo hoogwaardig mogelijk hergebruik van bouwmaterialen die vrijkomen door sloop nagestreefd.

4.9 Ecologisch beleid

Ontwikkelingsvisie Stedelijke Ecologische Verbindingszones.

In de Ontwikkelingsvisie Stedelijke Ecologische Verbindingszones (1999) is de Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur (SEHS) van Den Haag aangegeven. Deze structuur sluit aan op de provinciale en nationale ecologische hoofdstructuur. De SEHS bestaat uit kerngebieden (de grote groengebieden) met daartussen de ecologische verbindingszones. De verbindingszones bestaan uit zo veel mogelijk aaneensluitend wijk- en buurtgroen. Er zijn negen ecologische verbindingszones in de stad onderscheiden. Per verbindingszone zijn het ambitieniveau, streefbeelden, doeltypen, doelsoorten, biotoopwensen en inrichtingseisen aangegeven.

Het plangebied maakt geen deel uit van de Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur. Het Wijnhavenkwartier is een sterk verstedelijkt gebied. Door de nagenoeg volledige verharding van het gebied en vele bebouwing is de natuurwaarde in (de directe omgeving van) het plangebied minimaal tot zelfs afwezig. Het enige groen bestaat uit de binnentuin van de Zwarte Madonna en de geheel gecultiveerde dakterrassen van de ministeries.

Groenbeleid

“Groen kleurt de stad”, Beleidsplan voor het Haagse groen 2005-2015

In de nota “Groen kleurt de stad”, Beleidsplan voor het Haagse groen 2005-2015, (Raadsbesluit d.d. 13 oktober 2005) is het beleid voor het groen van Den Haag weergegeven.

Dit beleid is verwoord in een tweetal doelstellingen:

1. het beleidsplan biedt een kader voor duurzaamheid bij inrichting, beheer en gebruik van groen waarbij steeds meer sprake zal zijn van een gezamenlijke verantwoordelijkheid van beheerder en gebruiker.
2. het beleidsplan biedt een raamwerk waarbinnen keuzes kunnen worden gemaakt bij ruimtelijke ingrepen die van invloed zijn op het groen in de stad en bij veranderende maatschappelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op de functies van het groen.

Deze doelstellingen zijn vertaald in vier ambities:

1. ruimte voor groen in en om de stad;
2. aandacht voor toegankelijkheid, gebruik en beleving van het groen;
3. duurzaamheid in inrichting, beheer en onderhoud van het groen;
4. samen het groen beheren.

Op grond van de aanwezige betekenissen en waarden zijn grote delen van het groen in Den Haag van bijzonder belang voor de kwaliteit, de identiteit en de belevingswaarde van de stad alsmede voor de kwaliteit en de verspreidingsmogelijkheden van planten en dieren. Deze vormen gezamenlijk de Stedelijke Groene Hoofdstructuur. Inzet is deze stedelijke groenstructuur duurzaam in stand te houden en waar mogelijk te versterken. Slechts in uitzonderlijke gevallen waarbij de ambitie, zoals neergelegd in de “Structuurvisie 2020” in het geding is, wordt een incidentele

heroverweging niet uitgesloten.

In de nota zijn m.b.t. de Stedelijke Groene Hoofdstructuur twee kaarten opgenomen; een kaart met de "Stedelijke Groene Hoofd Structuur" en een kaart met "Ambities voor versterking van de Stedelijke Groene Hoofd Structuur".

Het plangebied behoort niet tot de Stedelijke Groene Hoofdstructuur.

Natuur wet- en regelgeving

1. Flora- en faunawet

De Flora- en Faunawet regelt de bescherming van planten- en diersoorten. De Flora- en Faunawet legt een zorgplicht op voor alle dieren en planten in Nederland. Dit betekent dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in Nederland voorkomende soorten. Die zorg bestaat bijvoorbeeld uit het niet onnodig verontrusten van dieren, onder meer door de wijze en het tijdstip van werken (rekening houden met het voortplantingsseizoen en met winterverblijfplaatsen). Daarnaast legt de Flora- en Faunawet een beschermingsplicht op voor een groot aantal met name genoemde soorten. De wet bevat verbodsbepalingen voor het verwijderen van beschermde plantensoorten van hun groeiplaats, het beschadigen, vernielen, wegnemen of verstoren van voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen van beschermde diersoorten en het opzettelijk verontrusten van een beschermde diersoort. Voor de algemene beschermde soorten geldt sinds februari 2005 bij ruimtelijke ontwikkelingen een algemene vrijstelling. Er blijven echter nog veel soorten over die strenger beschermd zijn en waarmee men bij een groot deel van de ruimtelijke ingrepen te maken krijgt (zoals vleermuizen, vogels, eekhoorn, rugstreeppad). Voor deze soorten dient onder bepaalde voorwaarden een ontheffing aangevraagd te worden

In het bestemmingsplan dient aangegeven te worden in hoeverre de uitvoering van het plan belemmerd wordt door de verplichtingen uit de Flora- en Faunawet.

Onderzoek (De Groene Ruimte, 2006. Quickscan plangebied Wijnhavenkwartier, Den Haag) heeft in het verlengde van eerdere deelonderzoeken (intern memo van 17 november 2003, brief Haagse Vogelbescherming van 31 maart 2004, tussenrapportage van de Vereniging voor Zoogdierkunde en Zoordierbescherming van 27 september 2004, en rapport van laatstgenoemde vereniging van januari 2005) het volgende uitgewezen:

- Er is geen enkele aanwijzing dat de onderzochte complexen als vaste verblijfplaats worden gebruikt door vleermuizen (tijdens inventarisatiebezoeken gedurende zowel de zomer- als de winterperiode zijn geen - sporen van - vleermuizen aangetroffen), huismussen, gierzwaluwen of andere streng beschermde diersoorten. Daarom is voor deze soorten voor de geplande ingreep geen ontheffing in het kader van de Flora- en Faunawet nodig.
- In het plangebied komt een zeer beperkt aantal planten- en diersoorten voor. Een deel van de plantensoorten is aangeplant. Met uitzondering van vogels staan alle waargenomen beschermde diersoorten vermeld op tabel 1 van de AMvB artikel 75 Flora- en Faunawet. Voor verstoring van deze soorten geldt bij ruimtelijke ontwikkeling een automatische vrijstelling. De vrijstaande bomen zijn ongeschikt voor het nestelen van vogels en kunnen zonder verontrusting of verstoring van de vogelstand worden verwijderd. Het plangebied biedt de groene specht geen enkele nest- of broedgelegenheid; de indirecte waarneming (uitwerpselen en graafsporen) wijzen er op dat de groene specht de binnentuin bezoekt om te foerageren. Verstoring van deze functie is niet ontheffingsplichtig omdat de Haagse parken voor de groene specht voldoende foerageermogelijkheden blijven bieden. Er worden geen (andere) streng beschermde planten- of diersoorten verwacht.
- Met het oog op de zorgplicht zullen de panden gesloopt worden vóórdat vogels in of aan de gebouwen gaan nestelen. Als datum kan daarvoor half april worden aangehouden. Dit is uitdrukkelijk een richtdatum. In het kader van de Flora- en Faunawet wordt geen standaardperiode voor het broedseizoen gehanteerd; van belang is dat er geen broedgevallen worden verstoord.

- In zijn algemeenheid zal verstoring, ook buiten de planlocatie, zoveel mogelijk voorkomen worden.

2. Herziene Natuurbeschermingswet 1998

De gebiedsbescherming van bijzondere natuurgebieden (Natura2000-gebieden) is geregeld in de Herziene Natuurbeschermingswet 1998. In oktober 2005 is deze wet in werking getreden. In januari 2006 is de formele aanwijzingsprocedure van Natura 2000-gebieden gestart. Na deze aanwijzing is daarmee de gebiedsbescherming uit de Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn geïmplementeerd in de Natuurbeschermingswet. Daarmee vervalt de rechtstreekse werking van de Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn in Nederland.

In Den Haag hebben we te maken met de Natura2000-gebieden: Meijendel en Berkheide (incl. Hartsenhoek, Oostduinen en Vlakte van Waalsdorp), Westduinpark (incl. Bosjes van Poot) en Wapendal alsmede Solleveld (incl. landgoed Ockenburgh, Hyacintenbos, van Leydenhof en Westduinen). Dit betreft Habitatrichtlijngebieden. Er zijn geen Vogelrichtlijngebieden in de gemeente Den Haag.

Indien ontwikkelingen en activiteiten in het plangebied een significant negatief effect kunnen hebben op een Natura2000-gebied, dient een habitattoets uitgevoerd te worden. In het bestemmingsplan dient aangegeven te worden in hoeverre de uitvoering van het plan belemmerd wordt door de verplichtingen vanuit de Natuurbeschermingswet.

Het plangebied maakt geen deel uit van en grenst niet aan een Natura2000-gebied.

3. Bomenverordening Den Haag 2005

Volgens de gemeentelijke Bomenverordening 2005 is voor het kappen van bomen een vergunning of een ontheffing nodig. Door deze verordening kunnen belangen zorgvuldig worden afgewogen voordat een kapvergunning of een ontheffing wordt afgegeven dan wel geweigerd. In de Bomenverordening is een mogelijkheid opgenomen monumentale bomen aan te wijzen.

Er zijn geen monumentale bomen in het plangebied aanwezig.

Het saldo van de vastgestelde grondexploitatie in 2002 was € 3.249.000 negatief op contante waarde per 1 januari 2002.

De dekking bestond uit aanwending van de:

- in het vaststellingsprogramma MPG 2002 gereserveerde middelen ad € 223.000 voor de dekking van de onderzoekskosten renovatie Ministeries;
- in het vaststellingsprogramma MPG 2002 voor het Wijnhavenkwartier gereserveerde middelen in het beleidsveld Woonklimaat, subbeleidsveld Herstructurering, ad € 910.000;
- in het vaststellingsprogramma MPG 2002 voor het contramalproject Laan van Meerdervoort/Wijndaelerplantsoen gereserveerde middelen ad € 1.557.000 in het beleidsveld Woonklimaat, subbeleidsveld Herstructurering, en € 559.000 in het beleidsveld Bereikbaarheid en mobiliteit, subbeleidsveld Gebouwde plangebonden parkeren.

De vastgestelde grondexploitatie (2002) is door de uitloop van de planning financieel niet meer actueel. Volgens de Jaarrekening 2005 van DSO bedraagt het actuele resultaat in de grondexploitatie € 6.055.907 negatief (netto contante waarde 31 december 2005). Dit resultaat is een gevolg van de verlate uitgifte in de eerste fase. In de Jaarrekening 2005 van de Dienst Stedelijke Ontwikkeling (DSO) van de gemeente Den Haag is de actuele financiële stand van de grondexploitatie Wijnhavenkwartier met een tekort, bestuurlijk vastgesteld. Dit tekort wordt volledig gedekt door het Grondbedrijf.

De risico's in de grondexploitatie zijn, ondanks de lange gefaseerde uitvoeringstijd van twee maal ca. 5 jaar (sloop/nieuwbouw), beheersbaar, doordat samenwerkingsovereenkomsten, (vervolg)intentieovereenkomsten en de afspraken met ontwikkelende partijen voldoende zekerheid over de afname van de grond en de uitvoering van het plan bieden. De risico's blijven binnen de marges zoals vermeld in de rm 200 d.d. 30 augustus 2005 (RIS 130774).

6.1 Algemeen

In het plangebied tussen het Spuiplein en de Zwarteweg worden drie bouwblokken tot stand gebracht. De rooilijn van de huidige ministeries wordt aan de Turfmarktzijde teruggelegd tot aan de rooilijn van het ministerie van VROM. De expeditiestraat tussen het danstheater en het huidige ministerie wordt onderdeel van het aangrenzende bouwblok door middel van een overbouwning. Ook bestaat de mogelijkheid om in de hogere bouwlagen een koppeling te maken tussen het Dans- en muziektheater enerzijds en de toekomstige bebouwing anderzijds.

6.2 Opbouw van de voorschriften

De voorschriften kunnen worden onderverdeeld in "Inleidende voorschriften", "Bestemmingsvoorschriften" en "Algemene voorschriften".

De 'inleidende voorschriften' hebben betrekking op de begripsbepalingen en de regels met betrekking tot de wijze van meten. De 'bestemmingsvoorschriften' zijn te onderscheiden in algemene bepalingen, een beschrijving in hoofdlijnen en voorschriften per bestemming. Het bestemmingsplan kent 6 bestemmingen, te weten 'Kantoren, gemengde doeleinden en wonen', 'Gemengde doeleinden en wonen', 'Langzaamverkeersgebied', 'Verblijfsstraat', 'Verkeersdoeleinden' en 'Gracht'. De algemene voorschriften zijn onder te verdelen in: algemene gebruiksbepalingen, overgangsbepalingen (bestaand van het plan afwijkend gebruik, bestaande van het plan afwijkende bouwwerken), bepalingen inzake de wijzigingsbevoegdheid, procedureregels voor wijziging van het bestemmingsplan, een strafbepaling en een titel.

6.3 Beschrijving per bestemming

De artikelen in de voorschriften, die betrekking hebben op de diverse bestemmingen, worden vooraf gegaan door de artikelen 3 en 4. Artikel 4 bevat een beschrijving in hoofdlijnen, gemeenschappelijk aan alle bestemmingen.

Artikel 3 - Algemene bepalingen

De algemene bepalingen in artikel 3 hebben betrekking op alle in het plangebied gelegen bestemmingen. Het in lid 1 bepaalde betreft o.a. het bouwen binnen aangegeven bebouwings- en/of bestemmingsvlakken en het oprichten van inpandig gelegen gebouwtjes van openbaar nut. Verder is er een vrijstellingsbevoegdheid voor burgemeester en wethouders opgenomen voor het bouwen beneden peil (ter aanvulling op hetgeen via de bestemmingsvoorschriften reeds is toegestaan), geringe afwijkingen, voorzieningen voor de inzameling van afval en reclameobjecten. Lid 2 geeft bepalingen omtrent de toepassing van de Staat van Horecainrichtingen; in lid 3 is een vrijstellingsbepaling opgenomen.

Artikel 5 - Kantoren, gemengde doeleinden en wonen (K+Gd+Wo)

In dit artikel zijn voorschriften opgenomen die in acht genomen moeten worden bij de ontwikkeling van bouwplannen binnen deze bestemming. Binnen deze bestemming zijn diverse functies toegestaan zoals kantoren, woningen, detailhandel en horeca. Voor het bouwen geldt als hoofdregel dat gebouwd dient te worden in de bestemmingsgrenzen. Teneinde de gewenste uitstraling van de bebouwing op het openbaar gebied te verkrijgen is tevens voorgeschreven dat de onderste bouwlaag ter plaatse van de begane grond een bepaalde minimum hoogte dient te bevatten.

Artikel 6 - Gemengde doeleinden en wonen (Gd+Wo)

Deze bestemming bevat een groot aantal functies als wonen, detailhandel, horeca, recreatie- en kantoordeleinden. Laatstgenoemde functie is binnen deze bestemming ondergeschikt aan met name het wonen, horeca en recreatie-inrichtingen. Ook is binnen deze bestemming de vestiging van een hotel mogelijk. Ter plaatse van het danstheater kan de bebouwing aansluiten op de bestaande bebouwing. Hierdoor is het mogelijk de expeditie ter plaatse in een overdekte ruimte onder te

brengen en kan desgewenst een inpanidige verbinding tussen het theater en de nieuwbouw tot stand worden gebracht. De voor deze bestemming opgenomen bouwvlakken liggen in elkaars verlengde en sluiten qua positionering tevens aan bij het bouwvlak ten behoeve van de bestemming 'kantoren, gemengde doeleinden en wonen'. Binnen het op de plankaart onder V omkaderde vlak is een schuin oplopende bouwhoogte beschreven. Dit betekent dat de bouwhoogte vanaf de bestemmingsgrens aan de Turfmarkt perceelinwaarts gelijdelijk aan mag toenemen.

Artikel 7 Langzaamverkeersgebied

Binnen deze bestemming, die rondom de diverse bouwblokken ligt, is het hoofdgebruik gericht op fietsers en voetgangers. In het gebied ligt wel een openbaar vervoerverbinding ten dienste van kruisend railgebonden verkeer van en naar de Schedeldoekshaven en de Kalvermarkt. Verder is in het plan bepaald dat een in de voorschriften aangewezen deel van de ondergrondse bebouwing binnen deze bestemming als parkeervoorziening kan worden aangewend. Daarnaast kunnen binnen deze bestemming bouwwerken van kunst en openbaar nut worden opgericht.

Artikel 8, 9 en 10

In deze artikelen, die mede ten behoeve van een logische afbakening van plangrenzen in deze herziening van het bestemmingsplan zijn geïncorporeerd, zijn de bestemmingen 'verblijfsstraat', 'verkeersdoeleinden' en 'gracht' opgenomen. Bij de formulering van de voorschriften is aansluiting gezocht bij de omschrijving die ten aanzien van deze bestemmingen in aangrenzende plannen is gehanteerd.

Artikel 11 ev. Algemene voorschriften

Deze artikelen bevatten gebruiks- en overgangsbepalingen, alsmede de reeds genoemde wijzigingsbevoegdheid (ex artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening). Tevens zijn hierin een strafbepaling en de titel van het plan opgenomen.

7.1 Gevoerd overleg ex artikel 10 Bro

In het kader van het overleg op basis van artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het voorontwerp toegezonden aan de volgende instanties/personen:

1. Provincie Zuid-Holland
2. VROM Inspectie Regio Zuid-West
3. Stadsgewest Haaglanden
4. Hoogheemraadschap van Delfland - Sector Beleid en Onderzoek
5. Kamer van Koophandel Haaglanden
6. Stichting Binnenstad
7. Parkeermanagement Nederland C.V
8. De heer ir. L.Q. Onderwater, Turfmarkt 279 te Den Haag
9. Café van Beek, Turfmarkt 6 te Den Haag
10. N.V. Nederlandse Gasunie
11. Tennet BV
12. Ministerie van VROM - Rijksgebouwendienst
13. De Rijksdienst voor de Monumentenzorg - Regio West
14. Politie Haaglanden, Bureau Huisvesting
15. Commandant van de Brandweer Den Haag - Operationele Ondersteuning
16. Brandweer Den Haag - Afdeling Risicobeheersing
17. Ministerie van Economische Zaken - Regio Zuid-West
18. Ministerie van Binnenlandse Zaken
19. Ministerie van Justitie
20. Rijkswaterstaat Zuid-Holland
21. Hoogheemraadschap van Delfland - Sector Beleid en Onderzoek
22. Duinwaterbedrijf Zuid Holland - Verkoopbedrijf/Leidingnetkwaliteit
23. HTM Infra
24. Connexxion Regio West
25. Fietsersbond enfb - Afdeling Den Haag
26. Kamer van Koophandel Haaglanden
27. Koninklijk Horeca Nederland - Afdeling Den Haag
28. Stad en Milieu Haags Milieucentrum
29. Vereniging Milieudefensie - Kerngroep Den Haag
30. Haags Monumentenplatform
31. ENECO Netbeheer B.V. - Eneco Energie Infra Netten & Aansluitingen
32. KPN Vast Net - Afdeling UTN Straalverbindingen
33. Stichting BOOG
34. Bewonersorganisatie Rivierenbuurt/Spuikwartier
35. Stichting Het Oude Centrum
36. Bewonersorganisatie Het Oude Centrum
37. Bewonersplatform Binnenstad
38. Stichting Spuiplein
39. Vereniging Grote Marktstraat /Grote Markt
40. Vereniging Ondernemers Haagse Binnenstad
41. Wijkraad Bezuidenhout West
42. Stichting Wijkraad Bezuidenhout-West
43. VVE de Resident
44. VVE Paris Residence
45. Kristal N.V
46. MAB
47. De heer mr. T. Landheer, Prof. Gerbrandyweg 3 te Den Haag
48. Woonstichting HaagWonen
49. De heer O. Dijkhoff, Schedeldoekshaven 492 te Den Haag

50. De heer N. Heering, Turfmarkt 203 te Den Haag
51. Dr. Anton Philipszaal/Lucent Danstheater
52. De heer A. Tukker, Turfmarkt 349 te Den Haag
53. Stichting Stedebouw & Stadsherstel
54. Bewonerscommissie Zwarte Madonna
55. Vereniging van Singel Pingel
56. Mevrouw L. Kottelaar, Schedeldoekshaven 554 te Den Haag

Van de instanties, vermeld onder de nrs. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 52 en 55, is een inhoudelijke reactie ontvangen. De instanties, vermeld onder de nrs. 10 en 11 hebben bericht, dat het voorontwerp hen geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen. De overige instanties/personen hebben niet gereageerd.

7.2 Inspraak voorontwerp-bestemmingsplan

Het voorontwerp-bestemmingsplan heeft conform de gemeentelijke inspraakverordening gedurende zes weken (13 juli tot en met 23 augustus 2006) ter inzage gelegen.

Op 9 augustus 2006 is een informatie-/spraakbijeenkomst gehouden. Van deze bijeenkomst is een verslag gemaakt, dat als bijlage aan dit bestemmingsplan is toegevoegd.

Van de volgende personen/instanties zijn schriftelijke reacties ontvangen:

1. Bewonerscommissie Ammunitiehaven, p.a. Ammunitiehaven 629, 2511 XS Den Haag
2. Turfmarkt Ondernemers Platform, Turfmarkt 6, 2511 CA Den Haag
3. De heer P. Luijkx en mevrouw L. Winkelhage, Muzenplein 21, 2511 GC Den Haag
4. De heer ir. dr. A.G. Verheijen en mevrouw mr. J.I.M. van Abeelen, Muzenplein 50, 2511 GC Den Haag
5. De heer ir. drs. M. van Middelkoop, Muzenplein 51, 2511 GC Den Haag
6. De heer M.A.N. van der Wallen en mevrouw E.F.G. van der Wallen-Schimmel Muzenplein 52, 2511 GC Den Haag
7. De heer J. Berends, Turfmarkt 122, 2511 DH Den Haag.

7.3 Inspraak Milieu-effectrapport SMB, Wet milieubeheer, Besluit milieu-effectrapportage

Het Milieu-effectrapport heeft gedurende zes weken (13 juli tot en met 23 augustus 2006) ter inzage gelegen. Op 9 augustus 2006 is een informatie-/spraakbijeenkomst gehouden. Van deze bijeenkomst is een verslag gemaakt, dat als bijlage aan dit bestemmingsplan is toegevoegd.

Van de volgende instanties/personen/ zijn schriftelijke reacties ontvangen:

1. Commissie voor de Milieueffectrapportage (M.E.R.), Postbus 2345, 35 GH, Utrecht
2. De heer ir. L.Q. Onderwater, Turfkarkt 279, 2511 DV, Den Haag
3. Bewonerscommissie Ammunitiehaven, p.a. Ammunitiehaven 629, 2511 XS Den Haag
4. Vereniging Singelpingel, p.a. de heer P.J. Bos, Kranenstraat 74, 2512 AE, Den Haag
5. De heer A. Tukker, Turfmarkt 349, 2511 DW, Den Haag

7.4 Behandeling ingekomen reacties MER, vooroverleg ex artikel 10 Bro en inspraak

Ten aanzien van het MER

Commissie voor de Milieueffectrapportage (MER)

Op 28 september 2006 heeft de commissie een toetsingsadvies uitgebracht. Hierin is rekening gehouden met de inspraakreacties. De Commissie heeft een positief advies uitgebracht, wat betekent dat zij van oordeel is dat het MER voldoende milieuinformatie biedt voor de besluitvorming. De Commissie maakt wel een aantal opmerkingen en geeft enkele aanbevelingen. Zo komt in het MER onvoldoende tot uitdrukking dat er een groot verschil is tussen het renovatiealternatief en planalternatief uit oogpunt van bouwhinder en duurzaamheid. Doordat het renovatiealternatief aanzienlijk minder sloopafval oplevert en er minder bouwmaterialen nodig zijn. Dit betekent ook minder transportbewegingen. Er wordt aandacht gevraagd voor de overlast die kan ontstaan als gevolg

van cumulatie van allerlei bouwhinder, mede in relatie tot andere bouwplannen in de directe omgeving van het Wijnhavenkwartier. Voor wat betreft het parkeren beveelt de Commissie aan om in het plan te vermelden met welke maatregelen de parkeernorm voor de ministeries zal worden geëffectueerd. Daarnaast is er de constatering dat de strenge parkeernorm (1:30) niet wordt doorgetrokken naar andere doelgroepen zoals bezoekers van de ministeries. In het MMA zijn de verkeers-bouwstenen vrijblijvend omschreven. In het MER wordt niet aangegeven dat de maatregelen ook daadwerkelijk worden genomen. Er wordt in dit verband aandacht gevraagd voor de verruimde reikwijdte bij toepassing van mobiliteitsmanagement. Op het punt van de luchtkwaliteit constateert de Commissie dat de CAR-berekeningen een 'worst case' situatie weergeven vanwege de onterecht gehanteerde verhoogde bomenfactor en vanwege het niet meenemen van de gunstige invloed van hoge bebouwing. De planontwikkelingen leiden tot een toename van de geluidsbelasting op blok 3 (het bouwblok grenzend aan de theaters). Bij de uitwerking van dit deel van het plangebied moet hier rekening mee gehouden worden om te voorkomen dat het aantal gehinderden toeneemt. Verder zijn er voor wat betreft de onderbouwing van de locatiekeuze wel enige kanttekeningen te maken. Ten aanzien van het MER zijn hieraan geen consequenties te verbonden. Tot slot vindt de Commissie de waardering en toelichting in de samenvattende tabel op het onderdeel 'beleving' onvoldoende feitelijk en objectief. De wijziging van het stadsbeeld is in het MER goed beschreven en biedt voldoende basis voor het maken van een keuze.

Reactie

In het MER en zeker in de overzichtstabel in de samenvatting is niet voldoende expliciet gemaakt dat het renovatiealternatief beter scoort voor wat betreft de aspecten bouwhinder en de daar betrekking op hebbende duurzaamheid. De overwegingen van de Commissie, mede gebaseerd op de inspraakreactie van de heer Tukker, zijn dan ook terecht. Het betreft hier wel een tijdelijk effect, namelijk gedurende de bouwperiode. Voor deze tijdelijke situatie scoort het renovatiealternatief op deze aspecten dus beter dan het planalternatief. De cumulatie van het bouwverkeer zal worden gezien in het kader van de afgifte van opbrekvergunningen. In dat verband wordt onder meer gelet op de plaatsing van bouwketen, de routes van het bouwverkeer en eventuele noodzakelijke omleidingen. Tegenover een toename van bouwverkeer staat overigens ook een afname van bestemmingsverkeer voor een locatie die wordt herontwikkeld. Omtrent het parkeren kan het volgende worden opgemerkt. De norm van 1:30 voor werknemers van de ministeries is rijksbeleid voor alle ministeries, dat door de ministeries zelf met een vervoersplan is onderbouwd. Het vervoersplan is door de gemeente geaccordeerd en daarom als uitgangspunt voor het bestemmingsplan gehanteerd. In het bestemmingsplan is voor fase 1 een maximaal aantal parkeerplaatsen opgenomen. De bouwvergunning bevat de eis, dat bij oplevering van het gebouw, het actuele vervoersplan ter toetsing moet worden overgelegd. De norm voor bezoekers is gelijk aan de norm die in de rest van de stad en dus ook in het centrumgebied voor bezoekers wordt gehanteerd. De Rijksgebouwendienst zal waarschijnlijk naar aanleiding van de opmerking van de Commissie m.e.r. een onderzoek instellen om meer inzicht te krijgen in het aantal bezoekers en de manier waarop zij naar het Wijnhavenkwartier komen. Indien het onderzoek aantoont dat in dit specifieke geval weinig bezoekers met de auto komen, dan kan de parkeernorm voor bezoekers via een gewijzigde bouwaanvraag worden bijgesteld. Ten aanzien van de verkeersstromen is in de toelichting van het bestemmingsplan aangegeven welke maatregelen uit het MMA worden toegepast. Van de in het MER aangedragen "Bouwstenen vanuit verkeer en vervoer" wordt in het ontwerp bestemmingsplan ingespeeld door het openstellen van de busbaan voor medegebruik door gemotoriseerd verkeer. Indien het VCP in de nu voorgestelde voorkeursvariant (sectorenmodel) ten uitvoer wordt gelegd, kan te zijner tijd worden ingezet op een mogelijke inkorting van het Prins Bernhardviaduct. Door de inkorting van het viaduct zal de bereikbaarheid van fase 1 van het Wijnhavenkwartier sterk verbeteren ten opzichte van de huidige situatie, waarbij het verkeer van en naar het Prins Bernhardviaduct (m.n. van/naar Utrechtsebaan) altijd moet omrijden via de Ammunitiehaven en de Schedeldoekshaven. Door uit te gaan van het medegebruik van de huidige busbaan tussen het Prins Bernhardviaduct en de kruising Schedeldoekshaven/Ammunitiehaven/Oranjevuitensingel/Zwarteweg door gemotoriseerd verkeer wordt reeds op korte termijn het bestemmingsverkeer naar fase 1 (locatie Zwarte Madonna) directer naar de bestemming geleid en daarmee het verkeer op de Ammunitiehaven en de Schedeldoekshaven beperkt.

Voor het bepalen van de bomenfactor is niet primair gekeken naar de huidige situatie, maar naar de te verwachten situatie in 2010 en 2016. De nu aanwezige bomen zullen dan zijn gegroeid en bovendien worden in het kader van de planontwikkeling nieuwe bomen aan het plangebied toegevoegd. De berekeningen ten behoeve van het MER en het voorontwerp- bestemmingsplan zijn uitgevoerd met het CAR-programma. Door de gehanteerde verhoogde bomenfactor en het feit dat het CAR-programma geen rekening houdt met de hoogte van gebouwen, welke voor een betere verspreiding van stofdeeltjes zorgt, geven de berekeningen een relatief ongunstig beeld. In het MER staat onder par. 5.4 vermeld dat het onderzoek naar de effecten voor het geluid zich heeft gericht op de omgeving van het plangebied. De conclusie in het MER dat het aantal gehinderden niet toeneemt, heeft dus betrekking op het aantal gehinderden in de omgeving van het Wijnhavenkwartier. Voor de nieuw te bouwen woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen is op grond van de Wet geluidhinder onderzoek uitgevoerd om te toetsen of de geluidsbelasting binnen de normen blijft. Voor deze geluidsgevoelige bestemmingen is een verzoek tot het vaststellen van hogere grenswaarden bij de provincie ingediend. Zie hiertoe ook par. 4.3 en artikel 6 van de planvoorschriften van het bestemmingsplan. Hierin staat vermeld dat op plaatsen waar de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden geen woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen zijn toegestaan, tenzij een dove gevel wordt toegepast. De beschrijving in het MER van de locatiekeuze en de criteria die daarbij zijn gehanteerd, vormen een weergave van het doorlopen proces. Daarmee is het proces transparant gemaakt. De gemeente onderschrijft de constatering dat de waardering van het aspect beleving van subjectieve aard is en dat hier geen wetenschappelijk onderzoek aan ten grondslag ligt. In de toelichting op het bestemmingsplan is in paragraaf 3.5 een onderbouwing gegeven van de wijze waarop de bebouwing in stedenbouwkundige zin in de directe omgeving en in het historische stadsgezicht is ingepast.

De heer ir. L.O. Onderwater, Turfmarkt 279 Den Haag

De bevindingen en conclusies lijken vooral te zijn toegeschreven naar het eerder in procedure gebrachte bestemmingsplan. Niet bouwen is de meest milieuvriendelijke maatregel. Volledige nieuwbouw is het meest verstrekkend. Daartussen is echter een heel scala aan mogelijkheden voorhanden die milieu- en energiebesparend kunnen werken.

De door het plan optredende milieuschade dient in breder verband te worden gezien. Vooral de bouwhoogte levert visuele en fysieke schade op voor de gehele Haagse binnenstad. De torens van de ministeries en de woontoren zullen op een onaanvaardbare wijze het cultuurhistorische beeld van het Binnenhofcomplex gaan domineren. Er is inmiddels al een aantal hoogte-accenten gerealiseerd. Verdergaande hoogbouw dient te worden tegengegaan. De motivering van de aanvaardbaarheid van de ruimtelijke inpassing van de hoogbouw die door de directeur van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg is gegeven, wordt bestreden met het argument dat de beschermde horizontale stad nooit beschermd kan worden door het eveneens toestaan van hoogte-accenten. Daarnaast geldt dat ook het Malieveld en omgeving is aangewezen als rijks beschermd stadsgezicht. In dat kader wordt verwezen naar de uitspraak 22 november 2004 van de Voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak, welke heeft geleid tot schorsing van het destijds genomen goedkeuringsbesluit van Gedeputeerde Staten. Ten onrechte komt in het MER de invloed van de torens op het cultuurhistorische beeld van de Haagse binnenstad geenszins aan de orde.

Het bestemmingsplan voorziet er in hoofdzaak in dat de kantoorfunctie wordt toegevoegd op de plek van de Zwarte Madonna en dat de functie wonen wordt opgenomen op de kavel van de huidige ministeries. Hiermee wordt de kwaliteit en leefbaarheid van het gebied niet vergroot. Het monotone karakter van het gebied kan slechts verbeteren door het uitplaatsen van ministeries naar andere wijken in de stad of daarbuiten.

Er is onvoldoende gezien in hoeverre de ministeries op een andere locatie buiten het plangebied kunnen worden gehuisvest. Tevens bestaat volgens onderzoek de verwachting dat er in de komende tijd een overcapaciteit aan kantoorruimte zal ontstaan.

Uit een gehouden woningbehoefte onderzoek blijkt dat er een grote behoefte bestaat aan goede en betaalbare huurwoningen. Dit vormt bij uitstek een argument om het wooncomplex niet te slopen. De hoogbouw van de ministeries en woontoren zal voor de omliggende woningen met name in de lente, herfst en winter schaduwwerking tot gevolg hebben. Daarom is de maximale bouwhoogte

destijds ook aan de zijde van de Turfmarkt met opzet beperkt gehouden. Door de uitvoering van het plan is er geen sprake meer van enige bezonning van de Turfmarkt. Het wegverkeerslawaaï leidt er toe dat de geluidsbelasting op de gevels van de nieuwe woningen de voorkeursgrenswaarde op niet geringe wijze overschrijdt. Het betreft een achteruitgang ten opzichte van de huidige bebouwing met een relatief stille binnentuin.

In de huidige situatie wordt de grenswaarde van 50 microgram per kubieke meter per etmaal voor PM 10 op de Schedeldoekshaven met 53 dagen overschreden. Dit zijn 18 dagen meer dan op grond van de norm is toegestaan. Er is een te optimistisch beeld geschetst omtrent het terugdringen van concentraties fijn stof aangezien er nog geen zekerheid bestaat over het verkeerscirculatieplan en het aantal verkeersbewegingen onder de geplande parkeergarages van de ministeries veel meer verkeer genereren dan de huidige parkeergarage van Justitie. Omdat de luchtkwaliteit verslechtert dient het wooncomplex de Zwarte Madonna in stand te worden gehouden en zou er geen woontoren op deze plek mogen worden gebouwd.

De watertoets voldoet niet aangezien er in het plangebied geen ruimte voor water is opgenomen. Er is onvoldoende vervangende bergingsruimte voor water beschikbaar en dat is in het milieuraapport onvoldoende aan de orde gesteld.

Het zal niet eenvoudig zijn om maatregelen te treffen die een goed windcomfort ten behoeve van het aanbrenge van terrassen in de Turfmarkt kunnen bewerkstelligen. De hoogbouw zal gaan leiden tot valwinden en het valt te betwijfelen of bomen, windschermen en luifels het windklimaat kunnen verbeteren. In de huidige situatie komen er mede door het gladde plaveisel ook al valpartijen. voor. Hoogbouw van meer dan 70 m moet daarom worden afgewezen.

Reactie

Voor het opstellen van het MER is in de basis uitgegaan van het voor het Wijnhavenkwartier uitgebrachte projectdocument en stedenbouwkundige programma zoals verwerkt in het oorspronkelijke bestemmingsplan Wijnhavenkwartier. Op grond van de uitkomsten van het MER is het thans in procedure zijnde bestemmingsplan op onderdelen aangepast. Zoals gemotiveerd in de startnotitie en is aangegeven in de richtlijnen, is het nulalternatief geen realistisch alternatief. Het 'niet bouwen' is dus in dit project geen uitgangspunt. Het had hoogstens een gevolgtrekking van een gemaakte afweging ten aanzien van het onderzochte programma kunnen zijn, indien gebleken zou zijn dat de milieugevolgen voor het bouwen op die plek te verstrekkend zijn in relatie tot de te verwachten autonome ontwikkeling. Dat is in dit geval niet aan de orde. Het door betrokkene genoemde belevingsaspect is door de Commissie m.e.r. in haar advies behandeld. Volgens de Commissie m.e.r. is de waardering van het aspect 'beleving' niet wetenschappelijk onderzocht. Om die reden leent dit onderwerp zich niet zo goed voor een objectieve afweging in het MER. In het bestemmingsplan is veel aandacht besteed aan de ruimtelijke inpassing van de bebouwing in het plangebied. Bij de totstandkoming van het plan is heel uitvoerig aandacht besteed aan de inpassing van de hoogbouwaccenten in relatie tot de historische binnenstad. Er zijn consultaties geweest met deskundigen en er zijn fotomontages gemaakt. Daarnaast is ook gezien welke effecten de bebouwing heeft ten opzichte van de bestaande hoogbouw in de directe omgeving van het plangebied en die, in tegenstelling tot het Wijnhavenkwartier, voor een deel zelfs in het beschermde stadsgezicht is gelegen. De Rijksdienst voor de Monumentenzorg heeft als meest deskundige organisatie op dit gebied met de voorgenomen plannen ingestemd. Er is in dit opzicht zondermeer zeer zorgvuldig aandacht besteed aan de inpassing van de bebouwing in relatie tot het beschermde stadsgezicht. Ten aanzien van de hoogbouw is naar alle relevante omstandigheden gekeken. In stedenbouwkundige zin is rekening gehouden met de inpassing ten opzichte van de historische binnenstad en met de relatie tot de bestaande hoogbouw in de omgeving. Het bestemmingsplan voorziet erin dat met name de functie wonen binnen alle bebouwingsvlakken wordt toegestaan. Door het wonen meer te spreiden over alle vlakken binnen het plangebied en ook door toevoeging van extra functies zoals horeca en recreatie zal de levendigheid in het gebied worden vergroot en zal de sociale veiligheid ter plaatse toenemen. Voor de herhuisvesting van de ministeries heeft een locatieonderzoek plaatsgevonden, waarbij het Wijnhavenkwartier als meest geschikte plek is aangemerkt. De beschrijving in het MER van de locatiekeuze en de criteria die daarbij zijn gehanteerd, vormen een weergave van het doorlopen proces. Dat is hiermee transparant gemaakt. Doel van de m.e.r. is geweest dit proces te beschrijven en

vervolgens dat vervolgens in te zoomen op de mogelijke inrichting van het Wijnhavenkwartier. De plannen voor het Wijnhavenkwartier voorzien slechts in een relatief beperkte toename van het kantoorvolume. Het grootste deel van het kantoorvolume is bestemd voor de herhuisvesting van de beide ministeries die thans ook al binnen het plangebied zijn gehuisvest. Teneinde de herontwikkeling mogelijk te maken, zullen de bestaande woningen in het plangebied moeten worden gesloopt. Daarvoor zijn een sloopvergunning en woonruimteonttrekkingsvergunning aangevraagd en verkregen. Beide vergunningen zijn onherroepelijk. In het kader van de gerechtelijke procedures ten aanzien van de woonruimteonttrekkingsvergunning is de woningbehoefte uitdrukkelijk aan de orde gesteld en meegewogen in de uitspraak. In het kader van de planvorming voor het Wijnhavenkwartier hebben er bezonningsonderzoeken plaatsgevonden. Deze onderzoeken hebben er toe geleid dat ten behoeve van de woningen die aan de Turfmarkt zijn gelegen is gekozen voor een oplopende bouwhoogte voor een deel van het bebouwingsvlak met de bestemming 'Gemengde doeleinden en Wonen'. Ook is het hoogteaccent binnen deze bestemming ter plaatse van de Turfmarkt versmald ten opzichte van het in eerdere instantie in procedure gebrachte bestemmingsplan. Door het vastleggen van vorenstaande aspecten in het bestemmingsplan wordt bewerkstelligd dat de bezonning van het meest nabijgelegen woongebouw niet verslechtert ten opzichte van de huidige situatie. Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat de voorkeursgrenswaarde ingevolge de Wet geluidhinder wordt overschreden. Om die reden kunnen er in het plangebied slechts geluidsgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd indien daartoe vanuit de provincie hogere grenswaarden zijn vastgesteld. Met het volgen van deze procedure wordt voldaan aan de wettelijke voorschriften uit de Wet geluidhinder. In het kader van het luchtkwaliteitsonderzoek is geen rekening gehouden met het verkeerscirculatieplan omdat de besluitvorming daaromtrent nog niet is afgerond. Bij het opstellen van het luchtkwaliteitsonderzoek is wel rekening gehouden met alle planontwikkelingen die in het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. De uitkomsten van het onderzoek geven de "worst case" situatie weer. Bij de berekeningen is rekening gehouden met een maximale invulling van het recreatief programma qua aantal bezoekers. Verder is er vanuit gegaan dat het volledige programma ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Verder is voor het bepalen van de bomenfactor niet primair gekeken naar de huidige situatie maar naar de te verwachten situatie in 2010 en 2016, waarin de aanwezige bomen zullen zijn vergroeid. Bovendien worden er in het kader van de planontwikkeling ook nieuwe bomen geplant. De berekeningen ten behoeve van het MER en voorontwerp bestemmingsplan zijn uitgevoerd met het CAR-programma. Hiermee worden concentraties eerder overschat dan onderschat. In combinatie met de gehanteerde verhoogde bomenfactor en het feit dat het CAR-programma geen rekening houdt met de hoogte van gebouwen, welke voor een betere verspreiding van stoffen zorgen, geven de berekeningen dus een relatief ongunstig beeld. In het gebied zelf zijn onvoldoende mogelijkheden voor waterberging beschikbaar. Daarom zal de waterberging dienen plaats te vinden binnen de zelfde waterstaatkundige eenheid. Met deze handelwijze heeft de betrokken waterbeheerder; i.c. het Hoogheemraadschap van Delfland ingestemd. Er zijn onderzoeken gedaan teneinde de effecten van windhinder en windgevaar op de omgeving in beeld te brengen. Hieruit is gebleken dat het criterium voor windgevaar niet wordt overschreden. Verder is uit onderzoek gebleken dat het verhogen van de torens dan wel de lagere bebouwing door toepassing te geven aan de in het bestemmingsplan opgenomen vrijstellingsmogelijkheden niet zal leiden tot een overschrijding van de richtlijnen. In het bestemmingsplan is tot slot nog een nadere eisen regeling opgenomen, op basis waarvan eisen gesteld zouden kunnen worden aan de situering of vormgeving van gebouwen.

Bewonerscommissie Ammunitionehaven, p.a. Ammunitionehaven 629

De bewonerscommissie mist bij de onderzoeksresultaten voor geluidshinder voor bewoners en omwonenden van de Ammunitionehaven de combinatie van gelijktijdige vormen van overlast door toekomstige bouw- en sloopactiviteiten van o.a. het Centraal Station, de SDU-locatie, Spui en Lamgroen, alsmede sloop van woningen aan de Maasstraatlaantjes.

Verder wenst de bewonerscommissie nadere informatie over de onderzoeksresultaten ingeval het verkeerscirculatieplan niet doorgaat. De technische maatregelen om de diverse soorten van hinder te verminderen zijn niet goed in beeld gebracht. Bij de bouwvergunning kunnen eisen worden gesteld ten aanzien van de bouwhinder zoals trillings- en geluidhinder. Hiertoe dient de bouwer een plan in te dienen bij de gemeente.

Voor de bewonerscommissie is niet duidelijk welke maatregelen er dan zullen moeten worden getroffen.

Reactie

Bij het opstellen van een bestemmingsplan wordt gezien of er ten aanzien van de nieuwe ontwikkelingen in dat plan geluidsgevoelige functies worden toegevoegd. Is dat het geval dan dient door middel van een geluidsonderzoek te worden gezien of er sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde ingevolge de Wet geluidhinder. Bij een overschrijding kan tot een bepaald niveau een hogere grenswaarde worden aangevraagd.

Het MER beschrijft zowel de situatie zonder als de situatie met realisering van maatregelen uit het VCP. Het belang van invoering van maatregelen uit het VCP wordt door de gemeente onderkend, maar de planvorming en besluitvorming hierover valt buiten het kader van (het bestemmingsplan voor) het Wijnhavenkwartier. In dit stadium van de planvorming is het nog niet mogelijk om concrete maatregelen ten aanzien van bouwhinder te treffen. Het voorkomen van overlast is voor de gemeente een belangrijk aandachtspunt in de verdere planvorming. Daarom wordt regelmatig overleg gevoerd met partijen, die belang hebben bij het feitelijke bouw- en ontwikkelproces. In dit zogeheten Wijnbouwoverleg, waarbij naast de omwonenden ook de ondernemers in en nabij het plangebied zijn vertegenwoordigd, komen met name onderwerpen aan de orde die betrekking hebben op inrichting en gebruik van openbare ruimte en de wijze en duur van bepaalde werkzaamheden. Tijdens de informatieavond is aangegeven dat ook de bewonerscommissie voortaan voor dit overleg zal worden uitgenodigd. In het kader van de te verlenen opbrekvergunningen kan een relatie worden gelegd met de cumulatie van andere bouwprojecten die elders in de stad worden uitgevoerd. Op deze wijze kunnen de diverse plannen op elkaar worden afgestemd.

Vereniging Singelpingel, p/a de heer P.J. Bos, Kranestraat 74

De richtlijnen waaraan het MER moet voldoen worden niet allemaal opgevolgd. Er is, afgezien van het plan van de oppositie, niet naar andere alternatieven gekeken.

Er is geen Meest Milieuvriendelijke Alternatief geformuleerd. Er zijn twee identieke milieuverbeteringen voor de 2 alternatieven opgesteld.

De verkeersintensiteiten worden in een beperkt gebied in beschouwing genomen; de Amsterdamse Veerkade is buiten het onderzoek gehouden.

De conclusie dat de milieugevolgen van de alternatieven elkaar niet veel ontlopen heeft te maken met dubieuze interpretaties van de onderzochte zaken en met selectief putten uit toekomstige ontwikkelingen. Voor wat betreft het eerste punt vermeldt het MER dat er ingeval van het planalternatief sprake is van een grote toename van het gebruik van materialen en grondstoffen, maar desalniettemin wordt dit alternatief duurzamer geacht dan het renovatiealternatief. Ten onrechte scoort het planalternatief ook beter met betrekking tot de beleving van het beschermd stadsgezicht. Ten aanzien van het tweede punt wordt er m.b.t. het planalternatief gespeculeerd op de komst van het Verkeerscirculatieplan, maar wordt het Trekvliettracé buiten beschouwing gelaten. Beide verkeersplannen zijn momenteel nog in ontwikkeling en niet vastgesteld.

Uit de achterliggende onderzoeken blijkt dat het planalternatief op vrijwel alle onderdelen zoals windhinder, geluidsoverlast, toetreding zonlicht, toename verkeer, luchtkwaliteit, duurzaamheid, beleving openbare ruimte en aantasting beschermd stadsgezicht negatiever uitpakt dan het renovatiealternatief. De conclusie dat het planalternatief positief uitpakt is ongeloofwaardig.

Reactie

De gemeente is van oordeel dat de richtlijnen goed zijn gevolgd. Op onderdelen waar van de richtlijnen is afgeweken, is dit afdoende gemotiveerd. Dit wordt bevestigd door het positieve advies van de Commissie m.e.r.. In het MER is dus voldoende informatie aanwezig om tot een goed besluit te komen. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat ondanks het feit dat de conclusies uit het MER misschien niet altijd een logisch gevolg zijn op de in het rapport gepresenteerde feiten, het MER voldoende informatie bevat om een goed besluit te kunnen nemen. Er is geen verplichting om te kiezen voor de meest milieuvriendelijke oplossing. In de bijlagen van het MER wordt gemotiveerd dat het voor het bepalen van de milieueffecten niet zinvol is om verschillende invullingen van het

renovatiealternatief mee te nemen. De gemeente heeft na afweging van alle belangen gekozen voor het planalternatief. Wel zijn er naar aanleiding van het MER enkele wijzigingen in het plan doorgevoerd. De Amsterdamse Veerkade is buiten het onderzoek gehouden. In formeel opzicht behoeft deze weg niet te worden meegenomen in het onderzoek omdat in de richtlijnen staat aangegeven dat uitsluitend wegvakken beoordeeld behoeven te worden waarop sprake is van een relevante toename van de verkeersintensiteiten als gevolg van de planontwikkeling (10%). De toename van het verkeer op bedoelde weg als gevolg van de planontwikkeling is bovendien zo miniem dat daaraan ook geen relevante betekenis wordt toegekend. Inmiddels heeft een nadere uitwerking van het MMA plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot andere verkeersintensiteiten. Naar aanleiding daarvan heeft een nieuw luchtkwaliteitsonderzoek plaatsgevonden, waarbij de Amsterdamse Veerkade in de berekeningen is meegenomen.

Verder wordt er op dit moment in algemene zin ten aanzien van de Amsterdamse Veerkade specifiek onderzoek uitgevoerd om op die weg tot een verbetering van de luchtkwaliteit te komen. Om op deze plek een substantiële verbetering van de luchtkwaliteit te krijgen is een integrale benadering noodzakelijk, waarbij de verkeerssituatie in breder verband wordt bekeken. Het door betrokkene genoemde belevingsaspect is door de Commissie m.e.r. in haar advies behandeld. Volgens de Commissie m.e.r. is de waardering van het aspect 'beleving' niet wetenschappelijk onderzocht. Om die reden leent dit onderwerp zich niet zo goed voor een objectieve afweging in het MER. In het bestemmingsplan is veel aandacht besteed aan de ruimtelijke inpassing van de bebouwing in het plangebied. De Rijksdienst voor de Monumentenzorg heeft als meest deskundige organisatie op dit gebied met de voorgenomen plannen ingestemd. Met betrekking tot de gehanteerde autonome ontwikkeling wordt het volgende opgemerkt. Plannen die bij aanvang van de m.e.r.-procedure nog in een pril stadium verkeerden en waarover in die periode nog geen besluitvorming had plaatsgevonden zijn in het kader van de m.e.r.-systematiek niet meegenomen bij het bepalen van de autonome ontwikkeling. Dit gold zowel ten aanzien van het VCP als voor bijv. het Trekvliettracé. Voor wat betreft het VCP is in het MER daaromtrent een doorkijk gegeven omdat de resultaten hiervan in tegenstelling tot bij het Trekvliettracé ten tijde van de m.e.r. al wel bekend waren. In het MER is daarom afzonderlijk aangegeven wat de verkeers- en milieueffecten zijn als de voorkeursoplossing uit het VCP wordt gerealiseerd.

De heer A. Tukker, Turfmarkt 349 te Den Haag

De brief omvat mede een reactie op het voorontwerp bestemmingsplan.

In het MER dienen de milieueffecten te worden afgewogen van het voorgenomen beleid, de autonome ontwikkeling ofwel het nulalternatief en het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA). Dit is niet gebeurd. Het nulalternatief is niet stelselmatig in vergelijking meegenomen en er is geen (strategisch) MMA ontwikkeld, dat kan worden vergeleken met het plan- en renovatiealternatief. Ook zijn de verschillende invullingen van het renovatiealternatief en/of minimum/maximum programma niet in beschouwing genomen. Het niet ontwikkelen van het MMA waartegen het planalternatief kan worden afgezet is strijdig met de doelstelling van dit instrument.

Bij het vergelijken van de alternatieven is sprake van een subjectieve interpretatie en van onvoldoende diepgang. Het planalternatief is qua beleving en bezonning ten onrechte positiever danwel gelijkwaardig beoordeeld aan het renovatiealternatief. Ook op andere beoordelingscriteria wordt de uitkomst van de vergelijkingen niet door onderliggende rapportages gedekt of is sprake van een subjectieve benadering. De gemaakte alternatievenafweging omvat derhalve fouten en kent geen objectieve afweging. In het MER wordt gemeld dat er een aanzienlijke autonome verbetering in de berekening van de luchtkwaliteit optreedt, maar het is niet duidelijk waaraan dat te wijten is. De huidige en toekomstige achtergrondconcentraties ontbreken en emissiefactoren worden niet genoemd. Het VCP wordt als basis voor de voorkeursoplossing genoemd, maar dit plan is nog omstreden. De stelling dat het planalternatief beter voldoet aan de Contourennota milieubeleid wordt niet onderbouwd. Het vorenstaande leidt tot het oordeel dat het MER aangevuld en gewijzigd moet worden. De locatiekeuze voor het Wijnhavenkwartier is dubieus te noemen, aangezien thans blijkt dat er op diverse andere plekken in de stad kantoorcomplexen beschikbaar komen.

Reactie

In het kader van het MER zowel voor het renovatiealternatief als het planalternatief een Meest Milieuvriendelijk Alternatief ontwikkeld. Aangezien het hier om een stedelijke ontwikkeling in een qua omvang beperkt gaat en er in de huidige situatie al sprake is van een stedelijke ontwikkeling, is het onderscheid in de te behalen milieuwinst tussen de onderzochte alternatieven voor een deel gelegen in de wijze waarop het bouwproces wordt vormgegeven. De gemeente is van oordeel dat in het MER op een goede manier is omgegaan met de ontwikkeling van alternatieven, die past binnen de vastgestelde richtlijnen. Dit wordt bevestigd door het advies van de Commissie m.e.r.. In de bijlagen van het MER wordt gemotiveerd dat het voor het bepalen van de milieueffecten niet zinvol is om verschillende invullingen van het renovatiealternatief mee te nemen. Ook is gemeld wat voor de gemeente het minimumprogramma is om een haalbaar plan te maken dat aan de doelstellingen voldoet. In het MER wordt gemeld dat er een aanzienlijke autonome verbetering in de berekening van de luchtkwaliteit optreedt. Dit heeft onder meer te maken met het gegeven dat producenten van nieuwe verbrandingsmotoren door Europese regelgeving al jaren verplicht zijn om steeds schonere motoren te produceren. De normen daarvoor (Euro 3, Euro 4 en straks Euro 5) worden telkens aangescherpt. Oudere motoren verdwijnen en nieuwe, schonere motoren verschijnen. Als gevolg daarvan zullen de achtergrondconcentraties en de gemiddelde emissiefactoren per voertuig in de loop der jaren dalen waardoor de luchtkwaliteit steeds verder zal verbeteren. In aanvulling op de Europese regelgeving worden ook door het Rijk, de Provincies en de gemeenten maatregelen genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren. De maatregelen die het Rijk heeft aangekondigd zijn gedeeltelijk verwerkt in de prognoses van de berekeningsprogramma's. Ten aanzien van de opmerking dat de huidige en toekomstige achtergrondconcentraties ontbreken en dat emissiefactoren niet worden genoemd, kan worden opgemerkt dat er in aanvulling op het MER een brief aan de Commissie m.e.r. is gestuurd met daarin een weergave van de huidige en toekomstige (geprognosticeerde) achtergrondconcentraties in en nabij het plangebied. De emissiefactoren zijn door het MNP/RIVM vastgesteld en zijn in het berekeningsprogramma verwerkt. De emissiefactoren kunnen niet door gebruikers van het programma worden aangepast. Voor elke situatie (snelheid, jaar, soort voertuig) is er een andere emissiefactor. Veelal staan deze tabellen met emissiefactoren vermeld in de handleiding bij het berekeningsprogramma. Het door betrokkene genoemde belevingsaspect is door de Commissie m.e.r. in haar advies behandeld. Uit oogpunt van bouwhinder en duurzaamheid is er een duidelijk verschil tussen het renovatiealternatief en planalternatief. Dit komt omdat het renovatiealternatief aanzienlijk minder sloopafval oplevert en er minder bouwmaterialen nodig zijn. Dit betekent ook minder transportbewegingen. Onderkend wordt dat dit aspect in het MER en zeker in de overzichtstabel in de samenvatting niet voldoende expliciet is gemaakt. Het betreft hier wel een tijdelijk effect, namelijk gedurende de sloop- en bouwperiode. Voor deze tijdelijke situatie scoort het renovatiealternatief dus beter dan het planalternatief. Voor het overige realiseert de gemeente zich dat het gebruik maken van 'plussen en minnen' altijd discussie oproept en dat een dergelijke overzichtstabel makkelijk een eigen leven gaat leiden. Bepalend voor de vraag of het MER voldoende basis biedt voor de besluitvorming is echter de feitelijke informatie die in het MER zelf en de aanwezige onderzoeksrapporten is vastgelegd. De Commissie m.e.r. heeft gesteld dat er voldoende feitelijke informatie aanwezig is om te komen tot een goed afgewogen besluit. De gemeente is evenals de Commissie m.e.r. van mening dat er geen aanvulling of wijziging van het MER nodig is. Voor de herhuisvesting van de ministeries heeft een locatieonderzoek plaatsgevonden, waarbij het Wijnhavenkwartier als meest geschikte plek is aangemerkt. De beschrijving in het MER van de locatiekeuze en de criteria die daarbij zijn gehanteerd, vormen een weergave van het doorlopen proces. Dat is hiermee transparant gemaakt. Doel van de m.e.r. is geweest dit proces te beschrijven en vervolgens dat vervolgens in te zoomen op de mogelijke inrichting van het Wijnhavenkwartier.

Ten aanzien van vooroverleg ex artikel 10 Bro bestemmingsplan.

Provincie Zuid-Holland

Het plan is in overeenstemming met het provinciaal ruimtelijk beleid en geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen. Aan Gedeputeerde Staten zal, onder voorbehoud van instemming door de

VRM-inspectie, worden geadviseerd een specifieke verklaring van geen bezwaar voor het gehele plangebied te verlenen.

Reactie

De gemeente heeft de specifieke verklaring van geen bezwaar, door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland afgegeven d.d. 26 juli 2006, kenmerk DRM/ARW/06/6861, ontvangen.

VRM Inspectie Regio Zuid-West

Deze instantie meldt dat geen van de rijksdiensten, vertegenwoordigt in de Provinciale Planologische Commissie, aanleiding ziet om opmerkingen te maken over het voorontwerp bestemmingsplan. Er kan worden ingestemd met de afgifte van een specifieke verklaring van geen bezwaar.

Reactie

De gemeente heeft de specifieke verklaring van geen bezwaar, door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland afgegeven d.d. 26 juli 2006, kenmerk DRM/ARW/06/6861, ontvangen.

Stadsgewest Haaglanden

Het kantoorvolume past binnen de kantorenstrategie van het Stadsgewest Haaglanden. Verzocht wordt de wijzigingsbevoegdheid voor detailhandel te koppelen aan een advies van de Werkgroep Detailhandel van het Stadsgewest. De leisureplannen in het gebied passen in het beleid omdat zij vallen binnen het strategische concentratiegebied van Den Haag. Verder wordt aangegeven dat uit onderzoek is gebleken dat de marktruimte voor luxe hotels beperkt is in de periode 2000-2010.

Reactie

Bij het opstellen van een wijzigingsplan ten behoeve van een mogelijke uitbreiding van detailhandel dient in het kader van het artikel 10 Bro overleg ook het Stadsgewest te worden geraadpleegd. Als vaste overlegpartner bij dat overleg wordt het Stadsgewest hierover dus te allen tijde geconsulteerd. De eventuele vestiging van een hotel is in het plan mogelijk gemaakt voor wat betreft de tweede fase van de planontwikkeling op de plek waar thans de ministeries van Justitie en Binnenlandse Zake en Koninkrijk relaties zijn gehuisvest. De herontwikkeling van deze fase vindt pas plaats na 2010.

Hoogheemraadschap van Delfland - Sector Beleid en Onderzoek

Er kan worden ingestemd met het bestemmingsplan. Aan alle aspecten die van belang zijn voor een goede waterhuishouding is invulling gegeven.

Reactie

De brief van het Hoogheemraadschap geeft geen aanleiding tot een nadere reactie.

Kamer van Koophandel Haaglanden

Ten opzichte van het eerdere plan is er meer aandacht voor de afstemming van de functie van het gebied met omliggende gebieden in het centrum. Er heerst twijfel of door middel van hoogbouw een aantrekkelijk verblijfsklimaat kan worden gecreëerd. Een onderzoek naar leefbaarheid en sociale veiligheid wordt wenselijk geacht. Dit is nog niet gebeurd, evenals een windtunneltest. Doordat de aantrekkelijkheid van de stad in de komende jaren verder toeneemt zal de overcapaciteit aan parkeerplaatsen in de garages die in de omgeving van het plangebied zijn gelegen afnemen, waardoor de verwachting bestaat dat er een tekort aan parkeerplaatsen gaat ontstaan. Er dient te worden onderzocht op welke wijze dat tekort kan worden voorkomen. Het Wijnhavenkwartier is geschikt als congreslocatie. Het metrage dat daarvoor in het plan is opgenomen is gering. Een vergroting van het volume voor deze functie kan worden verkregen door middel van een hiertoe op te nemen wijzigingsbevoegdheid. Gelet op het lange bouwproces wordt in overweging gegeven om een nadeelcompensatieregeling voor dit project te introduceren.

Reactie

De gemeente is van oordeel dat door het toevoegen van functies aan het gebied en het creëren van woonruimte binnen alle bebouwingsvlakken een verbetering in de leefbaarheid ontstaat en dat ook de sociale veiligheid hiermee zal worden vergroot. Er zal gedurende een veel groter deel van een etmaal een levendig straatbeeld ontstaan vanwege de toename en spreiding van het woningaanbod en door de extra recreatieve en horecavoorzieningen die in het plan zijn opgenomen. Ten behoeve van de planvorming hebben wel degelijk windtunnelonderzoeken plaatsgevonden. Zowel het renovatiealternatief als planalternatief zijn onderworpen geweest aan een windtunnelonderzoek. Het betreft de rapporten B.2005.1418.00.R003 en B.2005.1418.00.R004 van DGMR. Ten aanzien van het parkeren is het beleid gericht op het waarborgen van een goede bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen en het in stand houden van een verkeersveilige en leefbare stad. Het parkeerbeleid is strekt ertoe om via een stelsel van parkeernormen voldoende parkeergelegenheid bij nieuwbouw te creëren. Uitgangspunt is dat benodigde parkeerplaatsen in een (bouw)plan daadwerkelijk op eigen terrein worden gerealiseerd. In het kader van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief uit het MER is geadviseerd om de parkeerplaatsen voor een deel te spreiden. In het bestemmingsplan is daaraan tegemoet gekomen. Het parkeeraspect wordt bij de beoordeling van een aanvraag om bouwvergunning getoetst aan de hand van de door de gemeenteraad vastgestelde parkeernormen. Deze zijn onderdeel van de gemeentelijke bouwverordening. Voor het Wijnhavenkwartier rechtvaardigt de uitstekende bereikbaarheid met het openbaar vervoer een strenge normering voor werkenden. In het kader van de Parkeerbalans voor de binnenstad zijn vraag en aanbod aan parkeervoorzieningen in beeld gebracht. Voornaamste conclusie is dat de vraag naar parkeerplaatsen in de komende 10 jaar meer toeneemt dan de voorziene uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. Doordat bekend is dat er in de omliggende garages van het Wijnhavenkwartier sprake is van enige overcapaciteit, is voor het bepalen van de benodigde parkeercapaciteit uitgegaan van een bepaalde mate van medegebruik van die omliggende garages. De vergaderfaciliteiten in het plangebied zijn gekoppeld aan en afgestemd op de hotelfunctie. Een zelfstandige congresfunctie kent een groot oppervlak dat ten koste zou gaan van de gewenste diversiteit aan andere stedelijke functies. Daarnaast geldt dat voor ondergeschikte vergaderfaciliteiten al voldoende capaciteit (in ontwikkeling en) aanwezig is. Ten aanzien van het verzoek om een nadeelcompensatieregeling zij opgemerkt dat in het kader van het in eerdere instantie in procedure gebrachte bestemmingsplan Wijnhavenkwartier is onderzocht of er een regeling voor nadeelcompensatie zou moeten worden ingesteld. Daarbij is van belang geacht dat de bouwwerkzaamheden in opdracht van derden worden uitgevoerd en derhalve geen uitvoering van een overheidsstaak betreffen. Bovendien was en is de verwachting dat er geen onevenredige schade zal optreden doordat de Turfmarktroute toegankelijk blijft als voornaamste wandelroute van het Centraal Station naar het centrum van de stad. Het project wijkt, mits zorgvuldig wordt omgesprongen met ieders belangen niet wezenlijk af van bijvoorbeeld de bouw van het Stadhuis, de Hoftoren, Min. VROM, de toren bij het Rijswijkseplein of projecten in het Beatrixkwartier.

Stichting Binnenstad Den Haag

De Stichting Binnenstad heeft al eerder haar instemming betuigd met de plannen voor het Wijnhavenkwartier. Het is verheugend dat het gebied gaat worden herontwikkeld omdat het plangebied op dit moment weinig aantrekkelijk is, terwijl het voor de openbaar vervoer reiziger de eerste kennismaking met Den Haag is. Het is erg belangrijk dat de Turfmarktroute aantrekkelijk wordt. Voorgesteld wordt om in de plint alleen detailhandel te laten vestigen die een bedieningsfunctie heeft voor de binnenstad. De veiligheid in het gebied vergt aandacht. Doordat de aantrekkelijkheid van de binnenstad verder zal toenemen, wordt de verwachting uitgesproken dat de overcapaciteit aan parkeerplaatsen zal omslaan in een tekort. Hiervoor dient thans een oplossing te worden gezocht. Tot slot dient overlast tijdens het bouwproces zoveel mogelijk te worden voorkomen.

Reactie

In het Binnenstadsplan Den Haag 2000-2010 wordt het Wijnhavenkwartier gezien als een gebied dat ruimte kan bieden aan sommige winkelvoorzieningen die qua ruimte of karakter niet in het kernwinkelgebied passen. De Turfmarktroute behoort tot een van de entreegebieden naar de

binnenstad. Om de levendigheid van deze route te vergroten is detailhandel een geschikte functie. Het beleid is er op gericht om de detailhandel in het gebied niet als hoofdfunctie toe te voegen. Ten aanzien van het parkeren is het beleid gericht op het waarborgen van een goede bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen en het in stand houden van een verkeersveilige en leefbare stad. Het parkeerbeleid strekt ertoe om via een stelsel van parkeernormen voldoende parkeergelegenheid bij nieuwbouw te creëren. Uitgangspunt is dat benodigde parkeerplaatsen in een (bouw)plan daadwerkelijk op eigen terrein worden gerealiseerd. In het kader van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief uit het MER is geadviseerd om de parkeerplaatsen voor een deel te spreiden. In het bestemmingsplan is daaraan tegemoet gekomen. Het parkeeraspect wordt bij de beoordeling van een aanvraag om bouwvergunning getoetst aan de hand van de door de gemeenteraad vastgestelde parkeernormen. Deze zijn onderdeel van de gemeentelijke bouwverordening. Voor het Wijnhavenkwartier rechtvaardigt de uitstekende bereikbaarheid met het openbaar vervoer een strenge normering voor werkenden. In het kader van de parkeerbalans voor de binnenstad zijn vraag en aanbod aan parkeervoorzieningen in beeld gebracht. Voornaamste conclusie is dat de vraag naar parkeerplaatsen in de komende 10 jaar meer toeneemt dan de voorziene uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. Doordat bekend is dat er in de omliggende garages van het Wijnhavenkwartier sprake is van enige overcapaciteit, is voor het bepalen van de benodigde parkeercapaciteit uitgegaan van een bepaalde mate van medegebruik van die omliggende garages. Via het zogeheten Wijnbouwoverleg zal getracht worden om de overlast tijdens het bouwproces zoveel mogelijk te beperken. Daarnaast zullen diverse vergunningen nodig zijn om openbare ruimte te benutten, danwel tijdelijk bouwwerken te plaatsen.

De heer mr. A.P. van Delden van Geelkerken & Linskens Advocaten, namens Parkeer Management Nederland C.V., Parkeer Management Nederland Holding, Parkeer Management Nederland Helicon BV, Parkeer Management Nederland Muzenplein BV en Parkeermanagement Nederland Spui Den Haag BV.

Op zichzelf heeft PMN geen overwegende bezwaren tegen de herontwikkeling van het Wijnhavenkwartier. Een toename van het aantal voor publiek toegankelijke openbare parkeerplaatsen in de binnenstad wordt uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening onwenselijk geacht. Het plan gaat uit van een toename van het aantal parkeerplaatsen van 1090 naar 1475 na realisering van de plannen. Een deel van de (bestaande) parkeergarage in fase 2 wordt wel openbaar toegankelijk. Er komen extra parkeerplaatsen door de toevoeging van woningen en stedelijke voorzieningen. Uit de meest recente parkeerbalans blijkt dat er in de omliggende voor publiek toegankelijke parkeergarages sprake is van een bepaalde vorm van overcapaciteit. Om deze reden behoeft het aantal openbare parkeerplaatsen in het plangebied niet te worden uitgebreid. De bezettingsgraad van de omliggende parkeergarages is zodanig dat de extra vraag naar parkeerplaatsen grotendeels hierin kan worden opgevangen. Indien er toch extra parkeerruimte nodig is, dan moet de parkeerplaatsen exclusief worden toebedeeld voor de functie waarvoor de parkeerplaatsen zijn bedoeld. In de voorschriften dient te worden vastgelegd dat de eventuele extra parkeerplaatsen niet voor het publiek openbaar toegankelijk zullen zijn. In het plan moet ook het maximum aantal parkeerplaatsen worden vastgelegd. Voor fase 1 is weliswaar een maximum aantal parkeerplaatsen vastgelegd ten behoeve van de functies die binnen die bestemming zijn opgenomen, maar dat neemt niet weg dat daar voor andere bestemmingen nog extra parkeerplaatsen kunnen worden aangelegd. Door middel van de vrijstellingsbepaling kan het aantal parkeerplaatsen ook naar boven toe worden bijgesteld. De bestemmingen 'Gemengde doeleinden en Wonen' en 'Langzaam verkeersgebied' bevatten geen regeling die het aantal parkeerplaatsen maximeert.

Reactie

Ten aanzien van het parkeren is het beleid gericht op het waarborgen van een goede bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen en het in stand houden van een verkeersveilige en leefbare stad. Het parkeerbeleid is strekt ertoe om via een stelsel van parkeernormen voldoende parkeergelegenheid bij nieuwbouw te creëren. Uitgangspunt is dat benodigde parkeerplaatsen in een (bouw)plan daadwerkelijk op eigen terrein worden gerealiseerd. In het kader van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief uit het MER is geadviseerd om de parkeerplaatsen voor een deel te spreiden. In het bestemmingsplan is daaraan tegemoet gekomen. Het parkeeraspect wordt bij de beoordeling van een

aanvraag om bouwvergunning getoetst aan de hand van de door de gemeenteraad vastgestelde parkeernormen. Deze zijn onderdeel van de gemeentelijke bouwverordening. Voor het Wijnhavenkwartier rechtvaardigt de uitstekende bereikbaarheid met het openbaar vervoer een strenge normering voor werkenden. In het kader van de Parkeerbalans voor de binnenstad zijn vraag en aanbod aan parkeervoorzieningen in beeld gebracht. Voornaamste conclusie is dat de vraag naar parkeerplaatsen in de komende 10 jaar meer toeneemt dan de voorziene uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. Doordat bekend is dat er in de omliggende garages van het Wijnhavenkwartier sprake is van enige overcapaciteit, is voor het bepalen van de benodigde parkeercapaciteit uitgegaan van een bepaalde mate van medegebruik van die omliggende garages. In het bebouwingsvlak ter plaatse van de Zwarte Madonna, waar de twee ministeries en een woontoren zijn voorzien, zullen geen openbare parkeerplaatsen worden aangelegd. Binnen de bestemming 'Gemengde doeleinden en Wonen' zullen wel openbare parkeerplaatsen worden aangelegd. Bezien wordt in hoeverre de bestaande parkeergarage die ook openbare parkeerplaatsen bevat, benut kan worden bij de nieuwbouwplannen voor dit gebied. De toename van het aantal parkeerplaatsen (openbaar en niet openbaar) is mede gelet op de toename van het programma binnen het plangebied van ondergeschikte betekenis. Het aantal openbare parkeerplaatsen zal niet meer zijn dan het huidige aantal openbare parkeerplaatsen. Binnen de bestemming 'Kantoren Gemengde doeleinden en Wonen' is een maximum aantal parkeerplaatsen in het plan opgenomen voor de functies die zich binnen deze bestemming bevinden. Een deel van de hiertoe benodigde parkeerplaatsen wordt overigens nog in andere garages ondergebracht. Er zullen zeker geen extra parkeerplaatsen voor derden in deze niet openbaar toegankelijke garages worden aangebracht. Verder geldt dat vrijstelling kan worden verleend om een deel van het parkeren bovengronds onder te brengen, maar dat de hiertoe benodigde oppervlakte dan in mindering moet worden gebracht op de beneden peil beschikbare ruimte. Er is derhalve met deze vrijstelling geen toename mogelijk ten aanzien van het brutovloeroppervlak voor het parkeren. Ten aanzien van de bestemming 'Gemengde doeleinden en Wonen' geldt dat het aantal parkeerplaatsen op bouwplanniveau wordt beoordeeld aan de hand van de door de gemeenteraad vastgestelde parkeernormen. De wijze van toetsen en de normen zijn onderdeel van de gemeentelijke bouwverordening. Uit dat oogpunt is het aantal toegestane parkeerplaatsen wel degelijk gereguleerd. In het bestemmingsplan is daarnaast nog bepaald in hoeveel lagen en op welke plaatsen parkeerplaatsen mogen worden gebouwd. Ook op die manier is brutovloeroppervlak ten behoeve van het parkeren gemaximeerd.

De heer ir. L.O. Onderwater, Turfmarkt 279 te Den Haag

De brief komt qua strekking overeen met de brief die ten aanzien van het MER is ingekomen.

Reactie

Voor de beantwoording van deze brief wordt verwezen naar de reactie die ten aanzien van het MER is gegeven.

De heer A. Tukker, Turfmarkt 349 te Den Haag

De brief van de heer Tukker is verwoord onder de reacties ten aanzien van het MER.

Reactie

Op de brief van de heer Tukker is ingegaan onder de reacties ten aanzien van het MER.

Café van Beek, Turfmarkt 6 te Den Haag

Voor de ondernemers rondom het gebied is een goed begaanbare en uitnodigende aanlooproute naar het Centraal Station van essentieel belang. Café van Beek is de enige onderneming die het sinds jaar en dag in het gebied heeft kunnen handhaven. Vanwege de ervaring met eerdere bouwprojecten is men er terdege van bewust wat het betekent om gedurende een vijftiental jaren met een bouwproject te worden geconfronteerd. De locatie in het stadhuis is in een eerder afgesloten overeenkomst als een A1 locatie aangeboden maar dat kan niet worden waargemaakt. Daarom dient compensatie te worden toegekend voor de huur van de locatie en het terras. Het is de vraag of er in verband met de te

verwachten bouwoverlast nog wel behoefte bestaat om gebruik te maken van het terras. Nog steeds is er de wens om een doorgang te maken naar de binnenkant van het stadhuis. Dit kan via ruimte D00.00.

Reactie

De gemeente spant zich in om de overlast door bouwactiviteiten zo veel mogelijk te beperken. Hiertoe wordt regelmatig overleg gevoerd met alle partijen die bij het sloop- en bouwproces zijn betrokken of daar direct of indirect mee te maken krijgen. Met de initiatiefnemers en bouwers worden afspraken gemaakt om overlast te voorkomen. De Turfmarktroute zelf blijft tijdens het gehele sloop- en bouwproces toegankelijk als verbindingsroute tussen de binnenstad en het Centraal Station. Ten aanzien van het verzoek om nadeelcompensatie zij vooraleerst opgemerkt dat in het kader van het in eerdere instantie in procedure gebrachte bestemmingsplan Wijnhavenkwartier ook is onderzocht of er een regeling voor nadeelcompensatie zou moeten worden ingesteld. Daartoe is destijds negatief beslist omdat de bouwwerkzaamheden in opdracht van derden worden uitgevoerd en derhalve geen uitvoering van een overheidstaak betreffen. Bovendien was en is de verwachting dat er geen onevenredige schade zal optreden doordat de Turfmarktroute toegankelijk blijft als voornaamste wandelroute van het Centraal Station naar het centrum van de stad. Het project wijkt, mits zorgvuldig wordt omgesprongen met ieders belangen niet wezenlijk af van bijvoorbeeld de bouw van het Stadhuis, de Hoftoren, Min. VROM, de toren bij het Rijswijkseplein of projecten in het Beatrixkwartier. Met de wens om de vestiging uit te breiden met de ruimte D00.00 kan niet worden ingestemd. De redenen hiervoor zijn opgenomen in de brief van 22 februari 2005, kenmerk DSO/2004.1575. De hierin genoemde argumenten gelden nog onverkort, zodat in deze wordt volstaan met een verwijzing naar bedoelde brief.

Vereniging Singelpingel, Kranestraat 74 te Den Haag

Het plan houdt geen rekening met cultuurhistorische effecten. Er is geen rekening gehouden met het gegeven dat de - nog jonge - gebouwen in het plangebied van architectuur historisch belang zijn. De historische binnenstad wordt geweld aangedaan door de voorziene hoogbouw. Een hoogbouweffectrapportage ontbreekt. Er is in dit opzicht geen sprake van veranderende maatschappelijke opvattingen. Er heeft geen archeologisch onderzoek plaatsgevonden. Het is niet duidelijk of het plan gevolgen heeft voor de flora en fauna. Conclusies uit het MER zijn dubieus. Een meest milieuvriendelijk alternatief ontbreekt. De toename van kantoor en winkelvolumen is strijdig met bestaande quota's. Het verdwijnen van sociale woningbouw is niet toelaatbaar uit oogpunt van de volkshuisvesting. Het plan is financieel niet goed onderbouwd en risicovol. De waterberging is niet gegarandeerd. Meer verkeer is ontoelaatbaar. Luchtkwaliteitsnormen worden overschreden, parkeerruimte neemt onaanvaardbaar toe alsook geluidshinder. De beoogde kwaliteitsimpuls kan niet worden gegarandeerd.

Reactie

Bij de totstandkoming van het plan is heel uitvoerig aandacht besteed aan de inpassing van de hoogbouwaccenten in relatie tot de historische binnenstad. Er zijn consultaties geweest met deskundigen en er zijn fotomontages gemaakt. Daarnaast is ook bezien welke effecten de bebouwing heeft ten opzichte van de bestaande hoogbouw in de directe omgeving van het plangebied en die, in tegenstelling tot het Wijnhavenkwartier, voor een deel zelfs in het beschermde stadsgezicht is gelegen. Er is in dit opzicht zonder meer zeer zorgvuldig aandacht besteed aan de inpassing van de bebouwing in het beschermde stadsgezicht. In het plangebied bevinden zich gebouwen zonder monumentale status. Ten aanzien van de hoogbouw is naar alle relevante omstandigheden gekeken. In stedenbouwkundige zin is rekening gehouden met de inpassing ten opzichte van de historische binnenstad en met de relatie tot de bestaande hoogbouw in de omgeving. Daarnaast zijn onderzoeken uitgevoerd om de bezonning en windhinder in beeld te brengen. In tegenstelling tot hetgeen er is aangevoerd heeft er wel een archeologisch onderzoek plaatsgevonden. In februari 2006 is er een Bureau onderzoek archeologische waarden Wijnhavenkwartier Den Haag opgesteld (rapport 0603). Voor wat betreft de mogelijke aanwezigheid van flora en fauna heeft er eveneens op diverse momenten onderzoek plaatsgehad naar met name de mogelijke aanwezigheid van vleermuizen.

Verder is er een quickscan plangebied Wijnhavenkwartier Den Haag uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in een rapport van 15 februari 2006 met projectnummer 06590. Uit het MER is gebleken dat er tussen het renovatie- en planalternatief geen grote verschillen bestaan voor wat betreft de gevolgen voor het milieu. De uiteindelijke keuze voor het planalternatief is dan ook vooral ingegeven vanuit stedenbouwkundige en programmatische overwegingen. Voor beide onderzochte alternatieven is onderzocht op welke wijze er optimalisatie uit milieuoogpunt kan plaatsvinden. Er zijn zodoende in feite twee meest milieuvriendelijke alternatieven tot stand gebracht. De toename van kantoor- en winkelvolume is relatief beperkt in vergelijking met de huidige planologische situatie. Verder zij vermeld dat het kantoorvolume past binnen de kantorenstrategie van het Stadsgewest Haaglanden. De leisureplannen zijn in overeenstemming met het beleid omdat zij vallen binnen het strategische concentratiegebied. Voor het onttrekken van sociale woningbouw is destijds een woonruimteonttrekkingsvergunning afgegeven. Deze vergunning is onherroepelijk. Terzijde wordt gemeld dat in het plangebied 125 sociale woningen worden teruggebouwd en dat ook in de omgeving van het plangebied in sociale woningbouw is voorzien. De financiële risico's van het plan zijn beheersbaar aangezien samenwerkingsovereenkomsten, (vervolg)intentieovereenkomsten en afspraken met ontwikkelende partijen voldoende zekerheid over de afname van de grond en de uitvoering van het plan bieden. In het gebied zelf zijn onvoldoende mogelijkheden voor waterberging beschikbaar. Daarom zal de waterberging dienen plaats te vinden binnen de zelfde waterstaatkundige eenheid. Met deze handelwijze heeft de betrokken waterbeheerder; i.c. het Hoogheemraadschap van Delfland ingestemd. Uit luchtkwaliteitonderzoek is gebleken dat op de plaatsen waar in 2010 of in 2015 een grenswaarde voor PM10 of NO2 uit het Blk 2005 wordt overschreden, er met de planontwikkeling geen sprake is van een verslechtering ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Er wordt derhalve voldaan aan het bepaalde in het Blk 2005. Op grond van de verkeersbelasting op de diverse wegvakken in het plangebied heeft er een geluidsonderzoek plaatsgevonden. Daarbij is gebleken dat de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder wordt overschreden. Hiertoe dienen tijdig hogere grenswaarden te worden aangevraagd en verkregen. Een daartoe strekkend verzoek is in procedure gebracht. In het bestemmingsplan worden de condities vastgelegd om tot een kwaliteitsimpuls te komen. Uit de ingediende en inmiddels vergunde bouwplannen voor de eerste fase van de planontwikkeling kan worden opgemaakt dat deze kwaliteitsimpuls daadwerkelijk tot stand wordt gebracht.

Ten aanzien van inspraak bestemmingsplan.

Bewonerscommissie Ammunitiehaven

Als gevolg van de herontwikkeling van het Wijnhavenkwartier zal er ook meer woon- en werkverkeer komen, waardoor de verkeers-, geluids- en parkeeroverlast toeneemt. Dit geldt temeer omdat de parkeermogelijkheden ook worden verspreid over de woonwijken. Ook zullen er verkeersomleidingen plaatsvinden in verband met in- en uitgaand bouwverkeer. Er wordt een toename verwacht van het illegaal storten van huisvuil. Het complex aan de Ammunitiehaven ligt straks ingeklemd tussen sloop en bouw ter plaatse van Rivierenbuurt en Wijnhavenkwartier. Men wil weten wat er wordt gedaan om deze overlast te beperken. Verder vraagt men zich af wat voor scholen er in het plangebied kunnen of zullen komen. Ten aanzien van het akoestisch rapport wordt de vraag gesteld waarom er geen sprake is van vervangende nieuwbouw.

Reactie

Ten behoeve van de herontwikkeling van het Wijnhavenkwartier is een MER opgesteld, teneinde de milieubelangen in kaart te brengen en om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de ruimtelijke besluitvorming. De gevolgen van de planontwikkeling voor de verkeersbelasting op de wegen in en om het plangebied zijn hierbij in ogenschouw genomen en aan de hand hiervan zijn de consequenties voor de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit doorgerekend. De resultaten zijn in diverse onderzoeken ten behoeve van het MER en bestemmingsplan omschreven. Ook is aandacht besteed aan sloop- en bouwverkeer. In het bestemmingsplan is bepaald dat de inzameling van afval inpandig dient plaats te vinden binnen de op de plankaart aangegeven bebouwingsvlakken. De verdere wijze van het afvoeren van het afval kan niet door middel van het bestemmingsplan worden

geregeld, aangezien dat afhankelijk is van de concrete bouwplannen en afspraken met inzamelaars. Bij het MER is rekening gehouden met projecten die zich ten tijde van de aanvang van het onderzoek in een bepaald stadium van besluitvorming of ontwikkeling bevonden. Dit neemt echter niet weg dat er een bepaalde mate van overlap kan ontstaan tussen de diverse sloop- en/of bouwactiviteiten. In een bestemmingsplan kan daar geen rekening mee worden gehouden, daar het slopen en bouwen afhankelijk is van velerlei omstandigheden. Een ruimtelijk plan creëert als zodanig ook nog geen titel om te mogen slopen of bouwen. In het kader van de opbrekvergunning wordt bezien welke projecten er in de omgeving in uitvoering zijn of zullen worden genomen en in dat verband worden projecten op elkaar afgestemd. In het bestemmingsplan is de mogelijkheid opgenomen om scholen in het plangebied te vestigen. Het is echter geenszins zeker dat er school zal komen. Er zijn tot op heden slechts wat gedachten geweest over een mogelijke vestiging van een dependance van de universiteit van Leiden. In de huidige situatie is sprake van een woongebouw, terwijl er ook in de nieuwbouw woningen zullen terugkomen. Als er sprake is van 'vervangende nieuwbouw', dan kan er onder omstandigheden een hogere geluidsontheffing worden verleend. Dit geldt echter niet voor het onderhavige plan omdat er niet aan de betreffende randvoorwaarden uit de Wet geluidhinder wordt voldaan. De geluidsbelasting op de gevels mag daarom niet zo hoog worden als bij vervangende nieuwbouw is toegestaan.

Turfmarkt Ondernemers Platform

De Turfmarktroute is kwetsbaar. Bij afzettingen en bij laden en lossen zouden passanten er voor kunnen kiezen om een andere route naar het centrum te nemen. Dat leidt tot minder klanten en omzet. Daarom moet de route ook aantrekkelijk, uitnodigend en veilig blijven. Aangezien de effecten van een zodanig lang bouwproces van te voren moeilijk zijn in te schatten, zou er een vangnetconstructie in de vorm van een nadeelcompensatieregeling dienen te worden ingesteld.

Reactie

Met alle betrokkenen bij de sloop- en bouwwerkzaamheden in en rondom het gebied worden afspraken gemaakt over o.a. het gebruik van de openbare ruimte. Het laden en lossen, plaatsen van bouwmaterialen en terreinafscheidingen komt daarbij aan de orde. Ook zullen er bepaalde veiligheidsmaatregelen worden voorgeschreven. Zo dient er in elk geval door de bouwer voorafgaande aan de werkzaamheden een bouwveiligheidsplan moeten worden overgelegd. Daarnaast zullen voor bepaalde werkzaamheden opbrekvergunningen moeten worden aangevraagd. Verder zullen vergunningen moeten worden aangevraagd voor het tijdelijk plaatsen van keten ed. Van de bouwers wordt een bouwveiligheidsplan verlangd; kortom via diverse afstemmingsoverleggen en vergunningstrajecten zal er op worden toegezien dat de Turfmarktroute haar huidige functie kan behouden. Ten aanzien van het verzoek om nadeelcompensatie zij opgemerkt dat in het kader van het in eerdere instantie in procedure gebrachte bestemmingsplan Wijnhavenkwartier ook is onderzocht of er een regeling voor nadeelcompensatie zou moeten worden ingesteld. Daartoe is destijds negatief beslist omdat de bouwwerkzaamheden in opdracht van derden worden uitgevoerd en derhalve geen uitvoering van een overheidstaak betreffen. Bovendien was en is de verwachting dat er geen onevenredige schade zal optreden doordat de Turfmarktroute toegankelijk blijft als voornaamste wandelroute van het Centraal Station naar het centrum van de stad. Het project wijkt, mits zorgvuldig wordt omgesprongen met ieders belangen niet wezenlijk af van bijvoorbeeld de bouw van het Stadhuis, de Hoftoren, Min. VROM, de toren bij het Rijswijkseplein of projecten in het Beatrixkwartier.

De heer P. Luijkx en mevrouw L. Winkelhage, Muzenplein 1

De ontwikkeling van het Wijnhavenkwartier zal leiden tot een grote beperking van het zonlicht. Het zonlicht neemt in de ochtend met ten minste 3 uur af. Dat betekent dat pas vanaf 11.00 tot 12.00 uur zonlicht wordt verkregen en ook dat er sprake is van een afname van de daglichttoetreding. Het algehele wooncomfort neemt af. Dit leidt ook tot een waardevermindering van de woning. Hiervoor wordt compensatie gewenst.

Reactie

In het kader van de planvorming voor het Wijnhavenkwartier hebben er bezonningsonderzoeken plaatsgevonden gebaseerd op de Haagse richtlijn. Uit deze onderzoeken blijkt dat de woningen gelegen aan de Turfmarkt het meest kritisch zijn qua bezonning. Deze woningen zijn dan ook nader onderzocht. De overige woningen in het omringende gebied staan te ver weg, waardoor de nieuwbouw in het plangebied weinig (of geen) effect heeft op het al dan niet voldoen aan de Haagse richtlijn. In de richtlijn wordt de bezonning pas vanaf een zonshoogte van meer dan 10 graden meegenomen. De bezonningsonderzoeken, die zijn uitgevoerd in het kader van het MER, hebben er toe geleid dat voor de woningen die aan de Turfmarkt zijn gelegen is gekozen voor een oplopende bouwhoogte voor een deel van het bebouwingsvlak met de bestemming 'Gemengde doeleinden en Wonen'. Ook is het hoogte-accent binnen deze bestemming ter plaatse van de Turfmarkt versmald ten opzichte van het in eerdere instantie in procedure gebrachte bestemmingsplan. De woningen die aan het Muzenplein liggen, gelet op de afstand tot het plangebied, buiten het onderzoeksgebied. De nieuwbouw van de ministeries en de woontoren liggen op een afstand van 140 à 150 meter van deze woning. Vanwege de grote afstand is de schaduwwerking minimaal in verhouding tot de schaduwwerking van de bestaande (hoge) bebouwing in het gebied "De Resident" en van de eigen bebouwing. Dit kan ook worden afgeleid uit de bezonningsdiagrammen. Vanwege de hiervoor al genoemde afstand van de woningen aan het Muzenplein tot aan het plangebied komen de in het Bouwbesluit opgenomen normen ten aanzien van daglichttoetreding niet in het geding. De bebouwing ter plaatse van het Wijnhavenkwartier is niet van invloed op de daglichttoetreding van de woningen aan het Muzenplein. In de Wet op de Ruimtelijke Ordening is een aparte voorziening opgenomen voor die situaties waarin als gevolg van een bestemmingsplanherziening schade wordt geleden in de vorm van een waardevermindering van de woning.

De heer ir. dr. A.G. Verheijen en mevrouw mr. J.I.M. van Abeelen, Muzenplein 50

De ontwikkeling van het Wijnhavenkwartier zal leiden tot een grote beperking van het zonlicht en tot een vermindering van uitzicht. Het zonlicht neemt in de ochtend met ten minste 3 uur af. Dat betekent dat pas vanaf 11.00 tot 12.00 uur zonlicht wordt verkregen en ook dat er sprake is van een afname van de daglichttoetreding. Het algehele wooncomfort neemt af. Dit leidt ook tot een waardevermindering van de woning. Hiervoor wordt compensatie gewenst.

Reactie

In het kader van de planvorming voor het Wijnhavenkwartier hebben er bezonningsonderzoeken plaatsgevonden gebaseerd op de Haagse richtlijn. Uit deze onderzoeken blijkt dat de woningen gelegen aan de Turfmarkt het meest kritisch zijn qua bezonning. Deze woningen zijn dan ook nader onderzocht. De overige woningen in het omringende gebied staan te ver weg, waardoor de nieuwbouw in het plangebied weinig (of geen) effect heeft op het al dan niet voldoen aan de Haagse richtlijn. In de richtlijn wordt de bezonning pas vanaf een zonshoogte van meer dan 10 graden meegenomen. De bezonningsonderzoeken, die zijn uitgevoerd in het kader van het MER, hebben er toe geleid dat voor de woningen die aan de Turfmarkt zijn gelegen is gekozen voor een oplopende bouwhoogte voor een deel van het bebouwingsvlak met de bestemming 'Gemengde doeleinden en Wonen'. Ook is het hoogte-accent binnen deze bestemming ter plaatse van de Turfmarkt versmald ten opzichte van het in eerdere instantie in procedure gebrachte bestemmingsplan. De woningen die aan het Muzenplein liggen, gelet op de afstand tot het plangebied, buiten het onderzoeksgebied. De nieuwbouw van de ministeries en de woontoren liggen op een afstand van 140 à 150 meter van deze woning. Vanwege de grote afstand is de schaduwwerking minimaal in verhouding tot de schaduwwerking van de bestaande (hoge) bebouwing in het gebied "De Resident" en van de eigen bebouwing. Dit kan ook worden afgeleid uit de bezonningsdiagrammen. Vanwege de hiervoor al genoemde afstand van de woningen aan het Muzenplein tot aan het plangebied komen de in het Bouwbesluit opgenomen normen ten aanzien van daglichttoetreding niet in het geding. De bebouwing ter plaatse van het Wijnhavenkwartier is niet van invloed op de daglichttoetreding van de woningen aan het Muzenplein. Voor wat betreft het uitzicht kan worden gemeld dat de woningen aan het Muzenplein zich al achter de bestaande bebouwing aan de Turfmarkt bevinden. Het bestemmingsplan Wijnhavenkwartier maakt echter hoge bebouwing mogelijk die boven de bestaande bebouwing kan

worden waargenomen. Zeker binnen de bestemming 'Kantoren Gemengde doeleinden en Wonen' zal de hogere bebouwing zichtbaar zijn. Daar staat tegenover dat de bebouwing binnen de bestemming 'Gemengde doeleinden en Wonen' afneemt ten opzichte van de huidige situatie. In de Wet op de Ruimtelijke Ordening is een aparte voorziening opgenomen voor die situaties waarin als gevolg van een bestemmingsplanherziening schade wordt geleden in de vorm van een waardevermindering van de woning.

De heer ir. drs. M. van Middelkoop, Muzenplein 51

Het woongenot wordt beperkt door afname van uitzicht en vermindering van zonlicht. Dit was ten tijde van de aankoop van de woning in 1999 niet voorzienbaar. Het voorstel wijkt af van het hoogbouwbesluit (lees hoogbouwvisie) van de gemeente Den Haag. Er treedt een waardevermindering van de woning op als gevolg van de ontwikkeling van de plannen voor het Wijnhavenkwartier. Hiervoor wordt compensatie gewenst.

Reactie

In het kader van de planvorming voor het Wijnhavenkwartier hebben er bezonningsonderzoeken plaatsgevonden gebaseerd op de Haagse richtlijn. Uit deze onderzoeken blijkt dat de woningen gelegen aan de Turfmarkt het meest kritisch zijn qua bezonning. Deze woningen zijn dan ook nader onderzocht. De overige woningen in het omringende gebied staan te ver weg, waardoor de nieuwbouw in het plangebied weinig (of geen) effect heeft op het al dan niet voldoen aan de Haagse richtlijn. In de richtlijn wordt de bezonning pas vanaf een zonshoogte van meer dan 10 graden meegenomen. De bezonningsonderzoeken, die zijn uitgevoerd in het kader van het MER hebben er toe geleid dat voor de woningen die aan de Turfmarkt zijn gelegen is gekozen voor een oplopende bouwhoogte voor een deel van het bebouwingsvlak met de bestemming 'Gemengde doeleinden en Wonen'. Ook is het hoogte-accent binnen deze bestemming ter plaatse van de Turfmarkt versmald ten opzichte van het in eerdere instantie in procedure gebrachte bestemmingsplan. De woningen die aan het Muzenplein liggen, gelet op de afstand tot het plangebied, buiten het onderzoeksgebied. De nieuwbouw van de ministeries en de woontoren liggen op een afstand van 140 à 150 meter van deze woning. Vanwege de grote afstand is de schaduwwerking minimaal in verhouding tot de schaduwwerking van de bestaande (hoge) bebouwing in het gebied "De Resident" en van de eigen bebouwing. Dit kan ook worden afgeleid uit de bezonningsdiagrammen. Voor wat betreft het uitzicht kan worden gemeld dat de woningen aan het Muzenplein zich al achter de bestaande bebouwing aan de Turfmarkt bevinden. Het bestemmingsplan Wijnhavenkwartier maakt echter hoge bebouwing mogelijk die boven de bestaande bebouwing kan worden waargenomen. Zeker binnen de bestemming 'Kantoren Gemengde doeleinden en Wonen' zal de hogere bebouwing zichtbaar zijn. Daar staat tegenover dat de bebouwing binnen de bestemming 'Gemengde doeleinden en Wonen' afneemt ten opzichte van de huidige situatie. In de hoogbouwvisie van de gemeente Den Haag staat aangegeven dat toevoeging van hoogbouw in de 'buitencategorie' (100 tot 140 meter) in het gebied mogelijk is. In de Wet op de Ruimtelijke Ordening is een aparte voorziening opgenomen voor die situaties waarin als gevolg van een bestemmingsplanherziening schade wordt geleden in de vorm van een waardevermindering van de woning.

De heer M.A.N. van der Wallen en mevrouw E.F.G. van der Wallen-Schimmel, Muzenplein 52

Het woongenot wordt beperkt door afname van uitzicht en vermindering van zonlicht. Dit was ten tijde van de aankoop van de woning in 1999 niet voorzienbaar. Het voorstel wijkt af van het hoogbouwbesluit (lees hoogbouwvisie) van de gemeente Den Haag. Er treedt een waardevermindering van de woning op als gevolg van de ontwikkeling van de plannen voor het Wijnhavenkwartier. Hiervoor wordt compensatie gewenst.

Reactie

In het kader van de planvorming voor het Wijnhavenkwartier hebben er bezonningsonderzoeken plaatsgevonden gebaseerd op de Haagse richtlijn. Uit deze onderzoeken blijkt dat de woningen gelegen aan de Turfmarkt het meest kritisch zijn qua bezonning. Deze woningen zijn dan ook nader onderzocht. De overige woningen in het omringende gebied staan te ver weg, waardoor de

nieuwbouw in het plangebied weinig (of geen) effect heeft op het al dan niet voldoen aan de Haagse richtlijn. In de richtlijn wordt de bezonning pas vanaf een zonshoogte van meer dan 10 graden meegenomen. De bezonningsonderzoeken hebben er toe geleid dat voor de woningen die aan de Turfmarkt zijn gelegen is gekozen voor een oplopende bouwhoogte voor een deel van het bebouwingsvlak met de bestemming 'Gemengde doeleinden en Wonen'. Ook is het hoogte-accent binnen deze bestemming ter plaatse van de Turfmarkt versmald ten opzichte van het in eerdere instantie in procedure gebrachte bestemmingsplan. De woningen die aan het Muzenplein liggen, gelet op de afstand tot het plangebied, buiten het onderzoeksgebied. De nieuwbouw van de ministeries en de woontoren liggen op een afstand van 140 à 150 meter van deze woning. Vanwege de grote afstand is de schaduwwerking minimaal in verhouding tot de schaduwwerking van de bestaande (hoge) bebouwing in het gebied "De Resident" en van de eigen bebouwing. Dit kan ook worden afgeleid uit de bezonningsdiagrammen. Voor wat betreft het uitzicht kan worden gemeld dat de woningen aan het Muzenplein zich al achter de bestaande bebouwing aan de Turfmarkt bevinden. Het bestemmingsplan Wijnhavenkwartier maakt echter hoge bebouwing mogelijk die boven de bestaande bebouwing kan worden waargenomen. Zeker binnen de bestemming 'Kantoren Gemengde doeleinden en Wonen' zal de hogere bebouwing zichtbaar zijn. Daar staat tegenover dat de bebouwing binnen de bestemming 'Gemengde doeleinden en Wonen' afneemt ten opzichte van de huidige situatie. In de hoogbouwvisie van de gemeente Den Haag staat aangegeven dat de hoogbouw in de 'buitencategorie' (100 tot 140 meter) in het gebied mogelijk is. In de Wet op de Ruimtelijke Ordening is een aparte voorziening opgenomen voor die situaties waarin als gevolg van een bestemmingsplanherziening schade wordt geleden in de vorm van een waardevermindering van de woning.

De heer J. Berends,

De herontwikkeling van het Wijnhavenkwartier gaat jaren duren en daarom dient er veel aandacht te worden geschonken aan het beperken van overlast door sloop- en bouwwerkzaamheden. Verzocht wordt om in het bestemmingsplan een regeling op te nemen, waarin wordt bepaald dat, uitzonderingen daargelaten, lawaai-, stank- of stofproducerende werkzaamheden slechts mogen plaatsvinden op werkdagen van 08.00 tot 20.00 uur. Er is op dit moment nog onzekerheid omtrent de mogelijke aanvang van de sloopwerkzaamheden en dat kan er toe leiden dat een vertraging te zijner tijd moet worden ingehaald door een versnelling van het bouwproces. In dat geval zullen de werkzaamheden wellicht plaatsvinden buiten de hiervoor genoemde tijden. In het bestemmingsplan is geen financiële regeling opgenomen voor het geval dat omwonenden in verband met overlast elders zullen moeten overnachten.

Reactie

In het bestemmingsplan worden ruimtelijke ontwikkelingen omschreven en de voorschriften uit dat plan moeten hierop betrekking hebben. Er kunnen bebouwingsvoorschriften en gebruiksvoorschriften in een bestemmingsplan worden opgenomen. Het bestemmingsplan voorziet niet in uitvoeringsregels, die ten tijde van het bouwen in acht moeten worden genomen. Daarvoor zijn specifieke voorschriften in de gemeentelijke bouwverordening opgenomen. Bouwplannen die bij de gemeente worden ingediend moeten voldoen aan de bepalingen die in de bouwverordening zijn opgenomen. Hoofdstuk 4 van de bouwverordening luidt 'Plichten tijdens en bij voltooiing van de bouw en bij ingebruikneming van een bouwwerk'. In dat hoofdstuk is een voorschrift opgenomen dat handelt over de veiligheid van hulpmiddelen en het voorkomen van hinder. Op basis van die bepaling kan het gemeentebestuur zo nodig eisen stellen ten aanzien van het gebruik van werktuigen die schade of hinder voor de omgeving kunnen veroorzaken. Ook kan ten aanzien van krachtwerktuigen worden bepaald dat deze gedurende bepaalde delen van een etmaal niet mogen worden gebruikt. Op deze manier kan de gemeente de belangen van de omgeving behartigen en invloed uitoefenen op het bouwproces. Betrokkene wordt in verband met het vorenstaande ook uitgenodigd om deel te nemen aan het Wijnbouwoverleg. De gemeente zal er op toezien dat de overlast veroorzakende werkzaamheden zoveel mogelijk worden beperkt en, tenzij onoverkomelijk, niet in de avond of nacht zullen plaatsvinden. In elk geval zullen de werkzaamheden er niet toe leiden dat omwonenden als gevolg van hinder tijdelijk elders zullen moeten worden gehuisvest.

BIJLAGEN, behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan:

- Gebiedsgericht milieubeleid;
- Verslag van de informatie-/Inspraakavond Voorontwerp bestemmingsplan Wijnhavenkwartier, d.d. 9 augustus 2006;
- brief Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, d.d. 26 juli 2006, DRM/ARW/06/6861, inzake afgifte van specifieke verklaring van geen bezwaar;
- brief van de VROM Inspectie, d.d. 4 juli 2006, kenmerk 2006289189-LHE, inzake artikel 10 Bro-overleg;
- brief van de Provincie Zuid-Holland, d.d. 20 juli 2006, kenmerk DRM/ARW/06/6860, inzake artikel 10 Bro-overleg;
- besluit van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, d.d. 20 november 2006, kenmerk DGWM/2006/16657A, inzake vastelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder;

*** BIJLAGEN, behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan (zie afzonderlijk boekwerk):**

- Memo aan Commissie voor de Milieueffectenrapportage, d.d. 25 augustus 2006, inzake nadere informatie MER Milieueffecterapportage SMB - Herontwikkeling Wijnhavenkwartier Den Haag;
- brief van de Commissie voor de milieueffectrapportage, d.d. 28 september 2006, kenmerk 1663-75/Pi/hb: toezending toetsingsadvies over het MER Herontwikkeling Wijnhavenkwartier Den Haag;
- Verkeersprognoses Wijnhavenkwartier, d.d. 6 november 2006;
- Akoestisch onderzoek Wijnhavenkwartier, rapport voor bestemmingsplan, d.d. 6 november 2006, nr. V.2005.1433.02.R001;
- Onderzoek en beoordeling luchtkwaliteit, d.d. november 2006, nr. 10.10.2006.EB.



Afzonderlijk te bestellen

Bijlage m.b.t. gebiedsgericht milieubeleid

Duurzaamheidsparagraaf Wijnhavenkwartier			
De duurzaamheidsparagraaf is van toepassing op alle raadsvoorstellen en collegebesluiten op het gebied van ruimtelijke ordening; openbare ruimte; water en riolering; verkeer; groen en recreatie; bouwen en wonen. De duurzaamheidsparagraaf is gekoppeld aan het gebiedsgerichte milieubeleid.			
1. In welk gebiedstype wordt het beleidsvoornemen gerealiseerd of op welk gebiedstype heeft het beleidsvoornemen betrekking? GEMENGDE GEBIEDEN MET HET ACCENT OP WERKEN			
2. Welke milieuambities (milieu basis; milieu extra of milieu maximaal) zijn vastgesteld voor dit gebiedstype (tweede kolom), welke ambities worden gerealiseerd (derde kolom)? Toelichten indien ambities niet gerealiseerd worden.			
Thema	Welke ambitie is vastgesteld?	Wordt de ambitie in het plan gerealiseerd?	Toelichting
Bodem:	basis	ja, hiertoe geldt een wettelijke verplichting (Wet bodembescherming)	
Externe veiligheid:	maximaal	ja, geen van de in de omgeving gelegen wegen is aangewezen als route voor het vervoeren van gevaarlijke stoffen over de weg; ook over het gedeelte van het spoor nabij station Den Haag Centraal vindt geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats	
Geluid:	basis	ja, hiertoe geldt een wettelijke verplichting (Wet geluidhinder)	
Lucht:	basis	op enkele wegvakken in de directe omgeving van het plangebied wordt, zoals nu berekend, naar verwachting in 2010 de grenswaarde voor NO ₂ overschreden; de planontwikkeling heeft hier echter geen bijdrage aan; in het wettelijke verplichte actieplan zullen maatregelen worden voorgesteld teneinde in 2010 op deze wegvakken beneden die grenswaarde te komen	
Mobiliteit:	extra	ja, bestaande autovrije gebied Turfmarkt wordt aantrekkelijker; in plangebied zelf geen infrastructurele ingrepen ten behoeve van doorstroming; vormen van gedeeld autogebruik worden gestimuleerd; in kader van het bouwplan zijn strenge parkeernormen gehanteerd voor	

		alle functies en daarmee sterk sturend; parkeren op eigen terrein; parkeren geconcentreerd in twee gebouwde voorzieningen in afzonderlijke delen van het plan; dubbelgebruik parkeerplaatsen door diversiteit aan functies in het gebied in hoge mate mogelijk	
Schoon:	maximaal	nog niet bekend; zwerfvuil: ambitie beeldbestek A (er is geen zwerfvuil zichtbaar)	
Water:	basis (water dat siert)	ja, bij gescheiden afvoer van regenwater, waarbij rekening wordt gehouden met toepassing van duurzame niet uitlopende materialen, wordt voldaan aan de gestelde ambitie	
Natuur:	basis	ja, er wordt aangesloten bij bestaande wet- en regelgeving en bij het bestaande gemeentelijke beleid	
Klimaat:	maximaal	ja, er is in de planvorming gekozen voor een energieconcept dat kan aansluiten op een collectief systeem, zodat aansluiting op duurzame bronnen in de toekomst mogelijk is	
<p>3. Welke maatregelen zijn genomen om aan de milieuambities te kunnen voldoen? Externe veiligheid: nadere maatregelen niet van toepassing <i>Schoon:</i> maatregelen liggen in de sfeer van inrichting (bijvoorbeeld plaatsen afvalbakken, genoeg ruimte voor veegwagens), veegbeleid en communicatie. Bij het opstellen van het bestemmingsplan is dit nog niet bekend <i>Mobiliteit:</i> kleinschalige autovrije gebieden (straat of buurt), bevorderen van gedeeld autogebruik binnen 500 m van woning, autoluwe gebieden, sturend parkeerbeleid bij woningen, aanscherpen normen parkeren bij andere functies, parkeren op eigen terrein (gekoppeld aan norm), geconcentreerd parkeren, dubbelgebruik parkeerplaatsen (bijv. 's-avonds bewoners, overdag bedrijven)</p>			
<p>4. Indien niet voor elk thema het vastgestelde ambitieniveau gerealiseerd kon worden: hoe is getracht om toch zo dicht mogelijk bij het ambitieniveau te komen? Schoon; zie hiervoor. Bij het opstellen van het bestemmingsplan is dit nog niet bekend.</p>			



Verslag van de informatie- en inspraakavond over
- Milieueffectrapportage (MER),
- Voorontwerp bestemmingsplan Wijnhavenkwartier,
- Concept ontheffingsverzoek Wet geluidhinder en
- bouwplan Woontoren Wijnhavenkwartier
9 augustus 2006, Haagse Lobby te Den Haag

Om 19.30 uur opent de voorzitter, Paul Weststrate van adviesbureau Awareness, de bijeenkomst. Hij heet iedereen welkom namens de gemeente Den Haag en licht zijn rol als technisch voorzitter van de avond toe.

Er liggen vier documenten voor de ontwikkeling van het Wijnhavenkwartier ter inzage. Vanavond wordt extra informatie gegeven over deze stukken, zodat men zich daar beter een mening over kan vormen. Als die mening tot een reactie leidt, kan deze vanavond, of later ook schriftelijk worden gegeven binnen de aangegeven termijn.

Het verslag van deze avond komt op internet beschikbaar en wordt verstuurd aan de aanwezigen die hun gegevens op de presentielijst achterlaten. De officieel voorgeschreven verwerkingwijze van reacties op de diverse documenten is verschillend en gebeurt bovendien niet altijd door dezelfde afdelingen. De voorzitter attendeert daarom de aanwezigen erop, dat een belanghebbende die een gelijkkluidende reactie wil geven op meer dan een van de documenten tegelijk, dat voor elk van de documenten afzonderlijk moet herhalen en indienen.

De voorzitter stelt enkele aanwezigen voor, die het beantwoorden van vragen voor hun rekening zullen nemen: Mevrouw Van Rosmalen (opsteller MER, Tauw bv), De heer Sakkee (jurist, gemeente Den Haag), De heer Alderliesten (directeur projecten Bouwfonds MAB Ontwikkeling, ook namens Haag Wonen Kristal), Mevrouw Keers (projectleider Wijnhavenkwartier, gemeente Den Haag), Loes Verhaart (stedenbouwkundige, gemeente Den Haag). De eerste 3 genoemden houden een korte presentatie.

Toelichting op het Milieueffectrapport (MER), door de opsteller van het rapport, mevrouw Van Rosmalen (Tauw bv)

Het MER is opgesteld omdat in het plan recreatieve voorzieningen kunnen komen die 500.000 bezoekers per jaar zouden kunnen aantrekken. Vanuit milieuoogpunt is onderzocht of dit kan. Het MER is een hulpmiddel, geen doel op zich. Het levert milieu-informatie op om keuzes voor het bestemmingsplan (actualisatie) te maken.

Er zijn twee alternatieven onderzocht, het planalternatief (gemeentelijk alternatief) en het renovatiealternatief (alternatief van de oppositiepartijen in de gemeenteraad). Beide alternatieven zijn op milieueffecten beoordeeld. Ook is bekeken wat vanuit milieuoogpunt zou kunnen worden verbeterd aan deze twee alternatieven.

Het onderzoek is gedaan op basis van geprognosticeerde maximumprogramma's. Naast de voorgenomen invulling van kantoren, wonen en commercie, zijn als voorbeeld van veel publiek trekkende recreatieve voorzieningen een discotheek, fitnesscentrum en 3D-bioscoop als uitgangspunt genomen. Dat zijn slechts fictieve voorbeelden, het wil niet zeggen dat deze voorzieningen er ook zullen komen.

De milieueffecten van de twee alternatieven verschillen enigszins. Dat komt vooral doordat het renovatiealternatief minder kantoren en minder voorzieningen zou krijgen en er dus minder verkeer van en naar het gebied zal komen. Het Verkeerscirculatieplan (VCP) voor de binnenstad is apart ook bekeken. Dit VCP is in voorbereiding, maar is nog geen vastgesteld beleid. Desondanks is alvast gekeken wat de effecten kunnen zijn.

De conclusie is dat de negatieve effecten van beide alternatieven beperkt zijn en dat beide plannen passen binnen de grenswaarden en normen.

Het planalternatief sluit door de hogere mate van verdichting en hogere stedenbouwkundige kwaliteiten beter aan bij de doelen die met de herontwikkeling van het plan worden nagestreefd. Bij beide alternatieven is gekeken wat verbeterd kan worden zodat de milieueffecten gunstiger zijn (het zogenoemde meest milieuvriendelijke alternatief). In de samenvatting van het MER staan maatregelen waaraan gedacht kan worden. Voorbeelden zijn: maatregelen op het gebied van parkeren, bevorderen dat men meer op de fiets naar het werk gaat, stiller asfalt, zuiniger omgaan met energie en water, hergebruik van materialen, enz. Dit zijn aanbevelingen voor het vervolgtraject.

Toelichting op het Voorontwerp bestemmingsplan en Concept ontheffingsverzoek Wet geluidhinder door de heer Sakkee (jurist Gemeente Den Haag)

Het voorontwerp bestemmingsplan Wijnhavenkwartier is een vervolg op het eerder opgestelde, maar niet in werking getreden gelijknamige bestemmingsplan. Er zijn veranderingen aangebracht naar aanleiding van het MER, nieuw beleid, gewijzigde regelgeving en voortschrijdend inzicht (zoals bouwplanontwikkeling).

De gemeente kiest voor het planalternatief. Zowel het planalternatief als renovatiealternatief leiden niet tot belangrijke nadelige milieueffecten. De keuze om het planalternatief in het bestemmingsplan uit te werken is dan ook vooral genomen op grond van de volgende overwegingen: intensiever ruimtegebruik bij het openbaarvervoerknooppunt (conform beleid en doelstellingen provincie en stadsgewest tot verdichting op die plaatsen), verbetering van de stedenbouwkundige structuur, betere verbinding met de Rivierenbuurt, meer mogelijkheden om te voldoen aan gemeentelijk milieubeleid, onder meer door toepassing van de modernste technieken ter vermindering van energieverbruik en duurzaam bouwen en meer flexibiliteit in de huisvesting van de ministeries.

Het MER is ook aanleiding geweest voor veranderingen in het voorontwerp bestemmingsplan. Diverse aanpassingen hebben een relatie met het bezonningsonderzoek. Voorbeelden zijn: het deel van het bouwplan in fase 2 dat tot 40 meter hoog mag worden bebouwd is verkleind, het deel van het bebouwingsvlak waar tot 70 m hoog mag worden bebouwd is verkleind ter plaatse van de Turfmarkt, in vlak V is nu sprake van schuin oplopende bouwhoogte, een deel van het bouwvolume is in het plan verschoven richting theaters, naast de toren aan de Turfmarkt is direct 40 m bouwhoogte toegestaan, en de zone waarbij niet in de bebouwingsgrens hoeft te worden gebouwd is aangepast.

Overige aanpassingen vanwege het MER zijn: geluidwerend asfalt op de ventweg aan de Schedeldoekshaven, andere verdeling van parkeermogelijkheden door meer spreiding van het parkeren over de parkeergarages in het gebied en omgeving, bij nieuwbouw in het openbaar gebied zal vervolgonderzoek naar mogelijke archeologische waarden worden uitgevoerd en het recreatief programma is nu ook direct toegestaan.

Ontheffingsverzoek Wet geluidhinder

De heer Sakkee licht toe dat uit geluidsonderzoek is gebleken dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Bij geluidgevoelige bestemmingen zoals woningen en scholen moet dan een ontheffing voor hogere grenswaarde bij de provincie worden aangevraagd. Zo'n ontheffing kan worden verleend tot een maximaal toelaatbare hogere grenswaarde. Voor de vaststelling van het plan dient die hogere waarde te zijn vastgesteld door Gedeputeerde Staten van de provincie.

Voor diverse inspraakprocedures en reactiemogelijkheden in het kader van het bestemmingsplan, het MER en het ontheffingsverzoek Wet geluidhinder wordt verwezen naar het inspraakplan van de gemeente Den Haag. Aanwezigen kunnen een exemplaar meenemen.

Reactie- en vragenronde

Mevrouw Reuselaars is voorzitter van de bewonerscommissie Ammunitionehaven en geeft aan belanghebbende te zijn omdat zij geen teresseerd is in een woning in de nieuwe woontoren. Zij geeft de inhoud weer van een brief met vragen, die zij samen met leden van de bewonerscommissie heeft opgesteld en inmiddels ook aan de gemeente heeft verzonden. Dit leidt tot enkele vragen. De eerste is: welke maatregelen worden getroffen om de overlast tegen te gaan tijdens de bouw en ook later, als het plan is gerealiseerd. Zij doelt dan op bijvoorbeeld verkeersoverlast, geluidsoverlast en parkeeroverlast (vooral tijdens bouw).

Mevrouw Keers licht toe dat er regelmatig overleg is met alle betrokkenen en omwonenden over het verminderen van de sloop- en bouwoverlast. Zij nodigt mevrouw Geuzelaars graag uit namens de bewonerscommissie voortaan deel te nemen aan dit zogenoemde 'Wijnbouwoverleg'. Voor de ondernemers is er een apart overleg. Vergaderingen zijn van 17.00-19.00 uur.

De heer Sakkee meldt aanvullend dat aan de hand van het bestemmingsplan wordt bekeken aan welke parkeernorm moet worden voldaan. Die normen worden gevolgd.

De parkeerdrukke wordt voor een deel in de bestaande parkeergarages opgelost en niet op straat. In de 2^e fase komt er een openbare parkeergarage. Er wordt aan het Verkeerscirculatieplan (VCP) gewerkt en bij uitvoering hiervan zal het verkeer in dit deel van het centrum afnemen.

Mevrouw Van Rosmalen legt uit dat het gebied nu al tamelijk druk is (wat betreft autoverkeer). Door het plan komt er weliswaar extra verkeer, maar die toevoeging is in verhouding niet zo veel ten opzichte van wat er nu, of zonder dit plan sowieso in 2020 zou rijden. In het MER staat op welke wegen meer en/of minder verkeer zal zijn. Het verkeer wordt met het plan meer gespreid over de dag.

De tweede vraag van **mevrouw Reuselaars**: Hoe zit het met de opbrekingen en de bereikbaarheid van de woningen aan de Ammunitionehaven tijdens de bouw?

Mevrouw Van Rosmalen antwoordt dat het MER hier wel iets over vermeldt, maar vrij algemeen. Dit omdat het afhankelijk is van de uiteindelijke bouwplannen, de fasering hierin en de manier van bouwen van de betreffende aannemers.

Mevrouw Keers voegt toe dat dit juist onderwerpen zijn die tijdens het Wijnbouwoverleg worden besproken.

Mevrouw Reuselaars wil weten hoeveel milieuoverlast het plan op Ammunitionehaven zal hebben?

Mevrouw Van Rosmalen verwijst hiervoor naar het MER, o.a. wat betreft de effecten ten aanzien van geluid en wind.

Mevrouw Reuselaars vraagt naar aanleiding van het Ontheffingsverzoek wet geluidhinder of er in het plan scholen komen en zoja, welke?

De heer Sakkee antwoordt dat in het bestemmingsplan welzijnsvoorzieningen staan. Dat kan ook een school zijn. Dat is een zogenoemde geluidsgevoelige bestemming. Er is alvast rekening gehouden met de mogelijkheid – z odat het niet bij voorbaat onmogelijk is - maar het is nog niet bekend of er ooit werkelijk een school zal komen.

Mevrouw Keers vult aan dat er wat eerste gedachten zijn over de mogelijke vestiging van een dependance van de universiteit Leiden.

Mevrouw Reuselaars wil weten of de woontoren bestempeld mag worden als 'vervangende nieuwbouw', omdat het – de els - de Zwarte Madonna vervangt. In de samenvatting bij het akoestisch onderzoek staat bij de woontoren dat er geen sprake is van vervangende nieuwbouw.

De heer Sakkee licht toe dat er in de huidige situatie woningen zijn, die inderdaad in de nieuwe bestemming terugkomen. De nieuwbouw zal uit ongeveer 600 woningen bestaan. Als er sprake is van 'vervangende nieuwbouw', dan kan onder omstandigheden een geluidsontheffing worden verleend voor een hogere grenswaarde. Dit geldt echter niet voor het betreffende plan omdat er niet aan de randvoorwaarden uit de Wet geluidhinder wordt voldaan. De geluidsbelasting op de gevels mag daarom niet zo hoog worden als in het geval van vervangende nieuwbouw.

De heer Van de Weegh, buurtbewoner, vraagt hoe lang het project zal duren van sloop tot en met de bouw.

Mevrouw Keers geeft aan wat nu de planning is: huuropzegging Zwarte Madonna per 1 december 2006, uitspraak kantonrechter, sloop Zwarte Madonna begin 2007, start bouw eerste fase eind 2007, eind 2011 gereed, nieuwbouw tweede fase start 2013, 3 tot 4 jaar verder is de bouw klaar.

De heer Van de Weegh wil weten of invoering van het Verkeerscirculatieplan tot lagere milieubelasting leidt.

Mevrouw Van Rosmalen antwoordt dat door het Verkeerscirculatieplan het aandeel doorgaand verkeer in het centrum van Den Haag afneemt en de doorstroming verbetert. Inclusief de effecten van het plan is de milieubelasting per saldo lager.

Pauze

Na de pauze geeft **de heer Alderliesten** (namens de projectontwikkelingscombinatie Haag Wonen Kristal en Bouwfonds MAB Ontwikkeling) een toelichting op de bouwaanvraag voor de Woontoren. De woontoren zal grotendeels bestaan uit woningen – z owel sociale huur – en marktsector (huur en koop), en daarbij winkelruimte op de begane grond, een deel kantoren en een ondergrondse parkeergarage. De woontoren wordt 125 m hoog. Er komt geen horeca onder in de woontoren. Men is bezig met de afronding van de bouwvergunning en de keuze van een aannemer. De selectie wordt in het 4^e kwartaal van 2006 voltooid. De bouw start naar verwachting in oktober 2007. De start van de verkoopinspanningen voor de woningen start circa 2 jaar voor oplevering. Oplevering is nu voorzien in de eerste helft van 2010.

Reactie- en vragenronde

Mevrouw Reuselaars vraagt hoe het afval uit alle woningen wordt verwerkt, hoe het met de verwarming van de woningen is gedacht, of er airco is gepland of door bewoners kan worden aangebracht en wat de vluchtwegen in het gebouw zijn.

De heer Alderliesten licht toe dat er overal volgens voorschriften voldoende vluchtwegen zijn en toont deze op de plattegronden van de diverse verdiepingen. Afval wordt door de bewoners naar een aparte ruimte gebracht op de begane grond binnen het gebouw, waar een groot aantal verzamelcontainers staat. Deze containers worden periodiek geleegd.

Er is wel centrale verwarming – aangesloten op de stadsverwarming – en centrale koeling, maar geen airco in het gebouw voorzien. Deze kan niet naderhand door bewoners worden aangebracht. Het gebouw heeft wel mechanische ventilatie. De installaties en de isolatievoorzieningen zorgen voor een goede klimaatbeheersing in de woningen.

De heer De Brabander vraagt hoe en waar het afvalvervoer naar buiten zal plaatsvinden. Hij vreest rommel buiten het gebouw en wil weten wat dit betekent voor de uitstraling van het woongebouw.

De heer Alderliesten licht toe dat de buitendeur van de afvalcontainerruimte aan de kant van de Schedeldoekshaven ligt. Containers worden naar buiten gereden en geleegd. Het is nog te vroeg om exact te kunnen zeggen hoe de firma die de containers gaat legen, te werk zal gaan. **De heer Alderliesten** geeft aan dat de omgeving er goed en schoon uit zal blijven zien.

De heer De Brabander wil weten wat de route van het vracht- en sloopverkeer zal zijn en hoe het staat met de veiligheid tijdens de bouw.

De voorzitter - die ook voorzitter is van het periodieke Wijnbouwoverleg tussen gemeente, omwonenden, andere belanghebbenden en de ontwikkelaars van de gebouwen - geeft aan dat dit Wijnbouwoverleg uitvoerig en gedetailleerd juist aan deze onderwerpen aandacht besteedt. De zorg van **de heer De Brabander** wordt gedeeld. Er wordt nu al in overleg bedacht hoe overlast door sloop- en bouwverkeer kan worden voorkomen of verminderd. Ook aan de veiligheid wordt veel aandacht besteed. Het voert nu in deze bijeenkomst te ver om hier nog dieper op in te gaan.

Mevrouw Van Schuppen vraagt of het wel verstandig is zo hoog te bouwen op moerasland en vreest verzakkingen. Zij vindt de woontoren veel te hoog.

De heer Alderliesten geeft aan dat de toren uiteraard heel goed wordt gefundeerd. Dit leidt tot een stabiel gebouw.

Mevrouw Reuselaars werkt in de Hoftoren. Zij vindt het een prettig gebouw maar voelt dat het gebouw beweegt als het hard stormt. Dat vind zij erg onplezierig. Zij vraagt of gekeken is naar mogelijke constructiefouten bij bestaande hoogbouw in Den Haag.

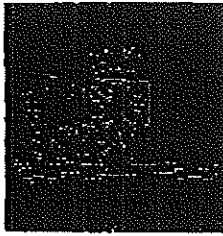
De heer Alderliesten antwoordt dat constructiebedrijven kennis en relevante ervaringen delen. Deze kennis wordt toegepast in nieuwe constructies. Voor hoge gebouwen is het beter wanneer ze een beetje kunnen meebewegen met de winddruk.

De heer De Brabander wil weten hoe het zit met de constructie en de veiligheid van de openslaande deuren, met name op de hoge niveaus. Is de balustrade veilig?

De heer Alderliesten geeft aan dat de ontwerptekeningen die zijn getoond tijdens deze bijeenkomst geen details tonen zoals de solide verankering van de balustrade. Dat is zeker in orde en is goed zichtbaar op de bouwtekeningen.

Sluiting

De voorzitter dankt omstreeks half tien alle aanwezigen voor hun komst en inbreng, wenst allen wel thuis, vraagt allen nogmaals erop toe te zien dat hun naam- en adresgegevens op de presentielijst komen en verwijst nogmaals naar de aanwezige documentatie, zoals het inspraakplan van de gemeente met informatie over de inspraakprocedures.



provincie **HOLLAND**
ZUID

PROVINCIE ZH ARB

Gedeputeerde Staten

Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Ruimte en Wonen
Contact
E. Privé
T 070 - 441 73 47
F 070 441 78 63
e.prive@pzh.nl

Burgemeester en Wethouders
van DEN HAAG

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum **26 JULI 2006**

Ons kenmerk
DRM/ARW/06/6861
Uw kenmerk
JZ/2006,250
Bijlagen

Onderwerp

Specifieke verklaring van geen bezwaar t.b.v. het
bestemmingsplan "Wijnhavenkwartier".

Geacht college,

Ingevolge het bepaalde in artikel 19, lid 2, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening verlenen wij u hierbij een specifieke verklaring van geen bezwaar voor het gebruik van gronden, de bouw van gebouwen en het uitvoeren van werken in overeenstemming met het voorontwerpbestemmingsplan "Wijnhavenkwartier". De verklaring heeft betrekking op het gebruik, de geplande bouwwerken en werken in het hele plangebied.

De verklaring is uiterlijk geldig tot twee jaar na ons besluit.

Indien binnen die termijn het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd en vervolgens binnen de wettelijke termijn wordt vastgesteld, blijft de verklaring geldig totdat wij omtrent goedkeuring van het plan beslist hebben.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
voor dezen,

H. W. J. Ovink
hoofd afdeling Ruimte en Wonen

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Trein 9 en bus 65
stoppen bij het
provinciehuis. Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.



Regio Zuid-West

Groothandelsgebouw
Weena 723, Ingang C 1e etage
Postbus 29036 3001 GA Rotterdam

Behandelaar: mw. ir. L. van Heusden
Telefoon 010 224 44 78
Fax 010 224 44 99
www.vrom.nl

Aan het College van Burgemeester en
Wethouders van de gemeente Den Haag
Postbus 12655
2500 DP Den Haag

**reactie in het kader van art. 10 Bro ten aanzien van voorontwerpbestemmingsplan
Wijnhavenkwartier**

Datum 20 juli 2006 Kenmerk 2006289189-LHE

Uw brief 4 juli 2006 Uw kenmerk JZ/2006.250 II

Geacht College,

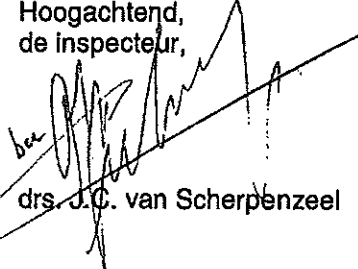
Over uw verzoek om advies ex artikel 10 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) over het bestemmingsplan 'Wijnhavenkwartier' bericht ik u het volgende.

Naar aanleiding van de sturingsfilosofie in de Nota Ruimte heeft het Kabinet besloten om zoveel mogelijk één gezamenlijke rijksreactie te geven in het kader van de advisering ex artikel 10 van het Bro. In dit kader meld ik u dat geen van de rijksdiensten, vertegenwoordigd in de Provinciale Planologische Commissie provincie Zuid-Holland, aanleiding ziet om opmerkingen over het voorontwerpplan te maken.

Tevens kan ik instemmen met de afgifte van een specifieke verklaring van geen bezwaar voor dit voorontwerp bestemmingsplan.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
de inspecteur,

bez

drs. J.C. van Scherpenzeel

DSO - BTD
JZ.2006.284
24 JULI 2006





provincie **HOLLAND**
ZUID

21 JULI 2006

DSO/2006.2339

1
Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Ruimte en Wonen
Contact
mrw N.A.M. op de Laak
T 070 441 74 11
F 070 441 78 63
nam.opde.laak@pzh.nl

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Burgemeester en Wethouders
van DEN HAAG

Datum

23 JULI 2006

Ons kenmerk
DRM/ARW/06/6860
Uw kenmerk
JZ/2006.250
Bijlagen

Onderwerp

Artikel 10 van het Bro-overleg; bestemmingsplan
"Wijnhavenkwartier".

Geacht college,

Het door u toegezonden plan is in overeenstemming met het provinciaal ruimtelijk beleid en geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen. Naast het oordeel over de eventuele bedingen tegen het vastgestelde plan zal deze brief de basis vormen voor de goedkeuringsprocedure ex artikel 28 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Aan Gedeputeerde Staten zal, onder voorbehoud van instemming van de VROM-Inspectie, worden geadviseerd een specifieke verklaring van geen bezwaar voor het gehele plangebied te verlenen. Gedeputeerde Staten nemen hierover een besluit zodra op grond van artikel 19, lid 2, van de WRO het standpunt van de VROM-Inspectie bekend is.

Dit is een gecoördineerde reactie van alle betrokken directies van de provincie.

Hoogachtend,

de directeur van de directie Ruimte en Mobiliteit
voor deze,

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

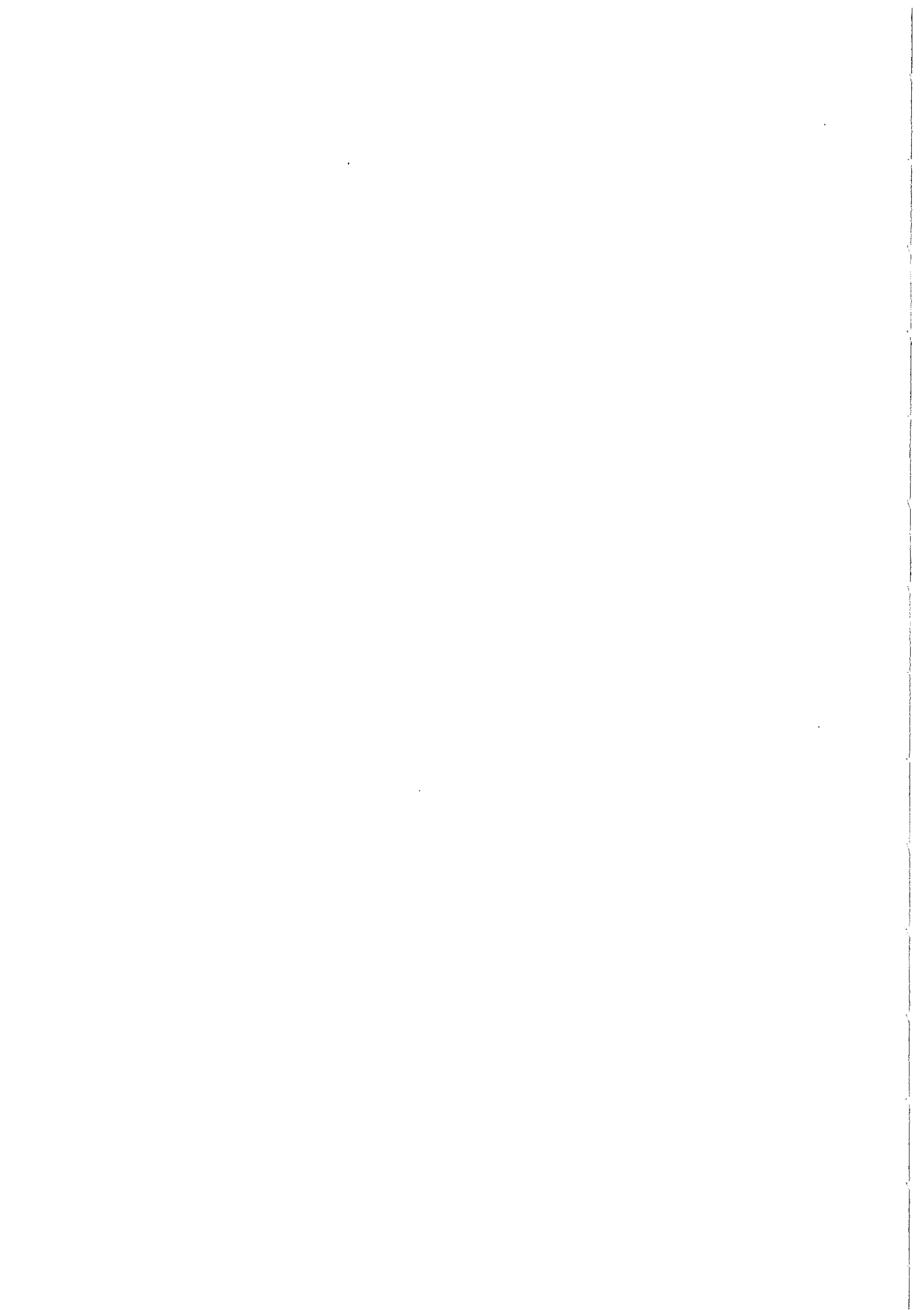
Tram 9 en bus 65
stoppen bij het
provinciehuis. Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.

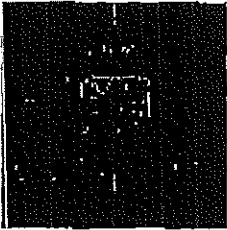
C. Verwijs
plv. hoofd afdeling Ruimte en Wonen

TVC num1

Afschrift aan:

- het secretariaat van de Provinciale Planologische Commis...





provincie **HOLLAND**
ZUID

Burgemeester en Wethouders
van Den Haag
t.a.v. mr. R. Sakkee
Postbus 12655
2500 DP DEN HAAG

Gedeputeerde Staten

Directie Groen, Water en Milieu
Afdeling Milieu
Contact
R. Mandala
T 070 - 441 61 64
F 070 - 441 78 15
r.mandala@pzh.nl

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2500 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum **22 NOV 2006**

Orig. kenmerk
DGWM/2006/16657A
Uw kenmerk
JZ/2006.328
Blijfsen

BESLUIT van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland van 20 november 2006

Op 5 september 2006, kenmerk JZ/2006.328 hebben wij van Burgemeester en Wethouders van Den Haag een verzoek met bijbehorend akoestisch onderzoek ontvangen om hogere grenswaarden Wet geluidhinder vast te stellen voor het bestemmingsplan Wijnhavenkwartier. Het bestemmingsplan is gelegen in de zone van de Amsterdamse Veerkade/Ammunitiehaven/Schedeldoekshaven/Prins Bernhardviaduct. Door Burgemeester en Wethouders van Den Haag is bij brief van 7 november 2006, kenmerk JZ/2006.389, aan ons een herziening van het akoestisch onderzoek overgelegd. Deze herziening houdt verband met een wat andere verkeersafwikkeling. Uit dit akoestisch onderzoek blijkt dat deze veranderde verkeersafwikkeling niet leidt tot een wijziging van de verzochte hogere grenswaarden. Tevens is bij dit laatste schrijven door Burgemeester en Wethouders van Den Haag verzocht om intrekking van het besluit tot verlening van hogere grenswaarden in het betreffende gebied van 9 mei 2003, kenmerk DGWM/2003/6576A.

Beoordeling van het verzoek

Over het ontwerpverzoek zijn opmerkingen gemaakt. Wij kunnen ons vinden in de behandeling hiervan door verzoekster.

Verder merken wij op dat de herziening van het akoestisch onderzoek niet van invloed is op de aanvraag van 5 september 2006. De belangen van derde-belanghebbenden zijn hierdoor niet geschaad.

Conclusie

Het voorgaande geeft ons aanleiding om hogere waarden conform het verzoek vast te stellen en het besluit van 9 mei 2003 in te trekken.

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2506 AW Den Haag

Tram 9 en bus 65
stoppen bij het
provinciehuis. Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.

IVG besluit/2006/16657A

DNST, WATER & MILIEU

DNST, WATER & MILIEU 070 4417815

10. JAN. 2007 10:52



Besluit

Gelet op het voorgaande en gelet op Hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder, hebben wij met intrekking van het besluit van 9 april 2003, de hogere grenswaarden als volgt vastgesteld.

Bestemming		Geluidsbron	Hogere grenswaarden in dB(A)
Omschrijving	Aantal		
Woningen in de bestemmingsvlakken K+Gd+Wo	250	Amsterdamse Veerkade/ Ammuntiehaven/ Schedeldoekshaven/ Prins Bernhardviaduct	64
Woningen in de bestemmingsvlakken Gd+Wo	365	Amsterdamse Veerkade/ Ammuntiehaven/ Schedeldoekshaven/ Prins Bernhardviaduct	65
Scholen in de bestemmingsvlakken Gd+Wo	2	Amsterdamse Veerkade/ Ammuntiehaven/ Schedeldoekshaven/ Prins Bernhardviaduct	65

De genoemde waarden zijn inclusief de aftrek op grond van artikel 103 van de Wet geluidhinder. Aan dit besluit verbinden wij de volgende voorwaarden:

- de geluidsbelasting van de gevel ter plaatse van ten minste één van de tot de woning behorende buitenruimten mag een waarde van 50 dB(A) niet overschrijden.

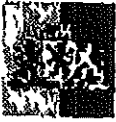
Kanttekeningen

Bij dit besluit plaatsen wij de volgende kanttekening:

- wallicht ten overvloede merken wij op dat wij bij de totstandkoming van dit besluit alleen aspecten hebben mogen betrekken die rechtstreeks voortvloeien uit de toepassing van de Wet geluidhinder. Aan dit besluit kunnen dan ook geen rechten worden ontleend met betrekking tot eventuele andere door ons te nemen besluiten over bijvoorbeeld bouw- en bestemmingsplannen.

Bezwaar

Belanghebbenden kunnen op grond van artikel 7:1 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) bij ons een gemotiveerd bezwaarschrift indienen tegen dit besluit. Tot de kring van belanghebbenden worden in ieder geval gerekend de verzoeker en de (toekomstige) eigenaren en bewoners. Personen die hier niet toe behoren, verzoeken wij om in het bezwaarschrift toe te lichten op welke wijze hun belang rechtstreeks bij het besluit is betrokken.

provincie **HOLLAND**
ZUID

DNST. WATER & MILIEU

Ons kenmerk
DGWM/2006/16657A

Het bezwaarschrift dient te worden ingediend binnen zes weken na de dag van verzending van het besluit, onder vermelding van 'Awb-bezwaar' in de linkerbovenhoek van de enveloppe en het bezwaarschrift.

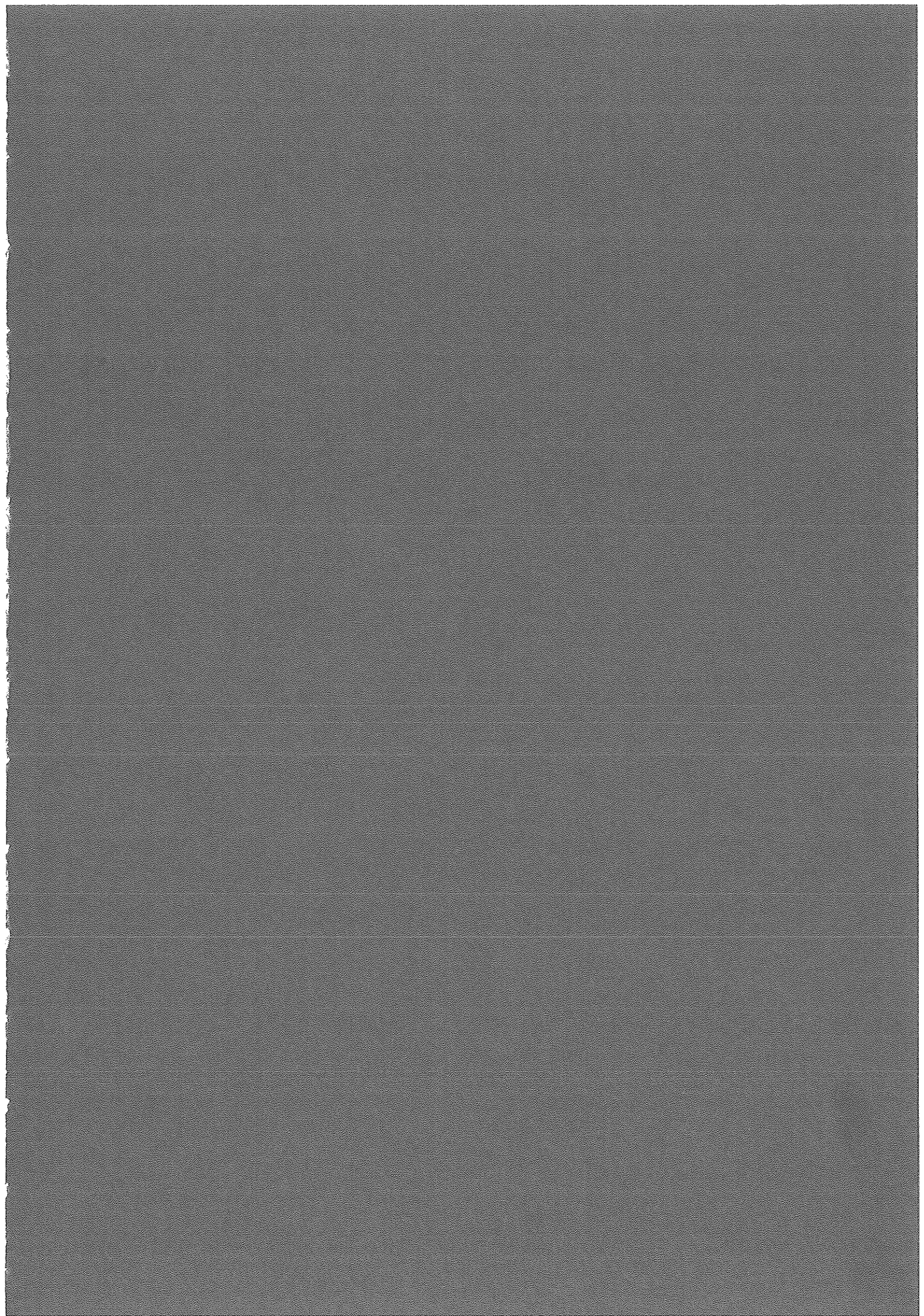
Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
voor deken,

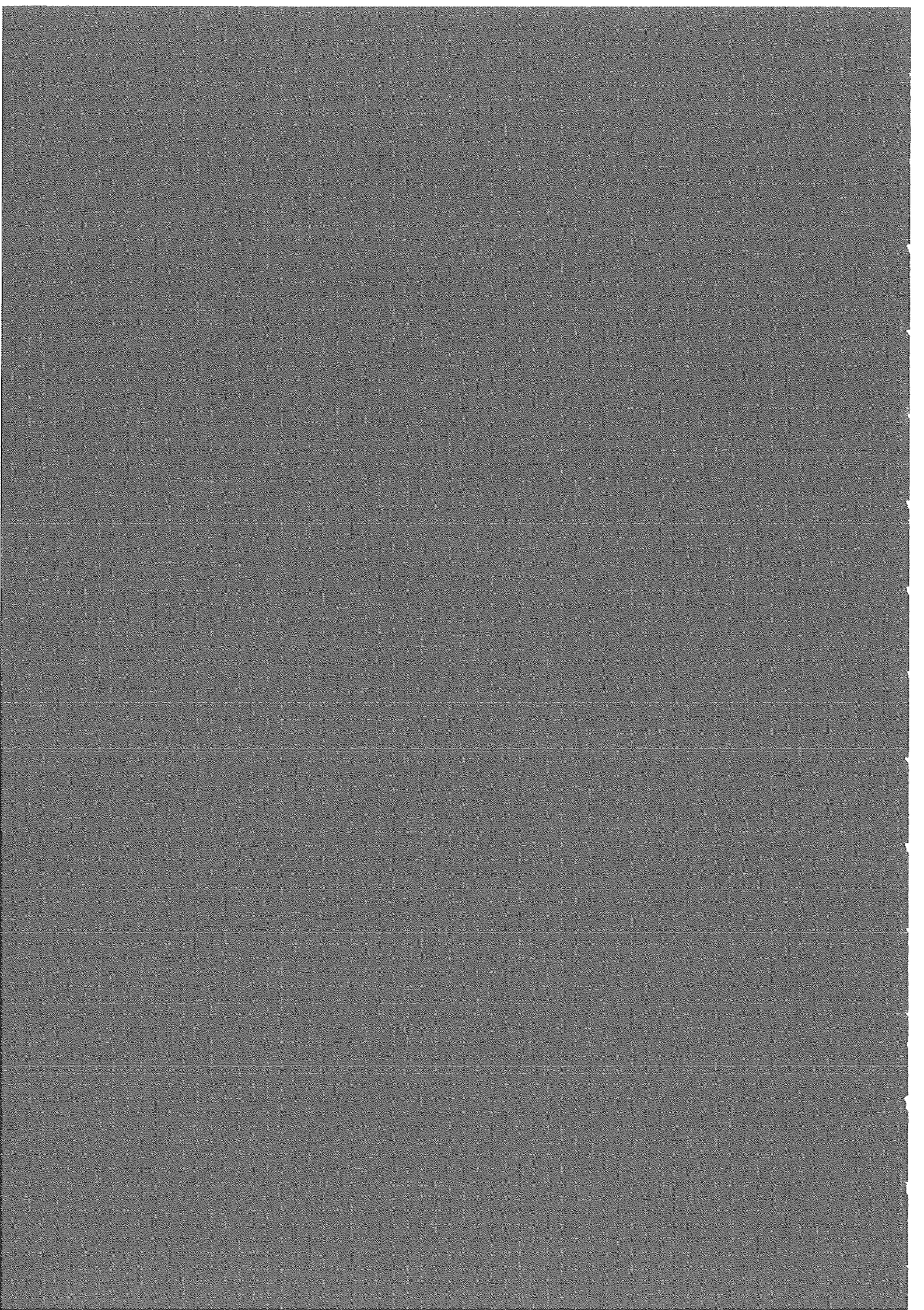
ir. P.J.C.M. Murk
hoofd bureau Lokale Milieukwaliteit en Geluid

Afschrift aan:

- Bewonerscommissie Ammunitionehaven, p/a mevrouw J. Dijkmans, Ammunitionehaven 629, 2511 XS Den Haag;
- De heer L.G. Onderwater, Turfmarkt 279, 2511 DV Den Haag;
- De heer A. Tukker, Turfmarkt 349, 2511 DW Den Haag;
- Gemeente Den Haag, Dienst Stadsbeheer, afdeling Geluid en Lucht, t.a.v. de heer R. Mandala, Postbus 12651, 2500 DP Den Haag.







II. VOORSCHRIFTEN

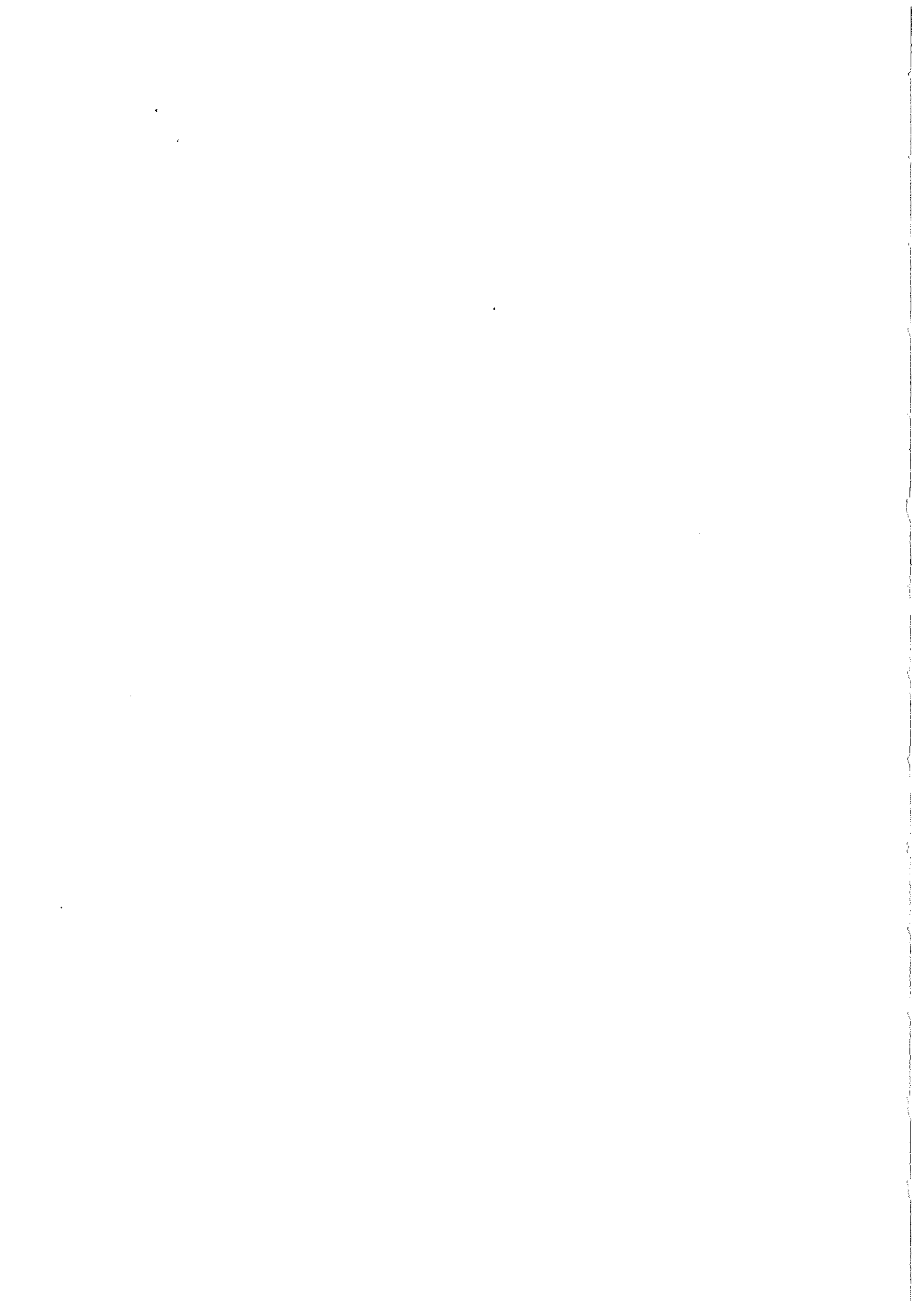


INHOUDSOPGAVE

BLZ.

Artikel 1. Begripsbepalingen	1
Artikel 2. Wijze van meten	2
Artikel 3. Algemene bepalingen	3
Artikel 4. Beschrijving in hoofdlijnen (BIH), gemeenschappelijk aan alle bestemmingen ...	5
Artikel 5. Kantoren, Gemengde doeleinden en Wonen (K+Gd+Wo)	8
Artikel 6. Gemengde doeleinden en Wonen (Gd+Wo)	12
Artikel 7. Langzaamverkeersgebied	16
Artikel 8. Verblijfsstraat	16
Artikel 9. Verkeersdoeleinden	17
Artikel 10. Gracht	17
Artikel 11. Algemene gebruiksbevestiging	17
Artikel 12. Overgangsbepalingen	18
Artikel 13. Wijzigingsbevoegdheid	19
Artikel 14. Procedureregels voor wijziging van het bestemmingsplan ex artikel 11 WRO ..	20
Artikel 15. Aanpassing bestemming alvorens een wijzigingsplan van kracht is	20
Artikel 16. Strafbepaling	20
Artikel 17. Titel	20

Bijlage, behorende bij de planvoorschriften van het bestemmingsplan Wijnhavenkwartier:
- Staat van horeca-inrichtingen



Artikel 1. Begripsbepalingen

In deze voorschriften wordt verstaan onder:

1. aan-huis-gebonden bedrijf: het bedrijfsmatig verlenen van diensten c.q. het uitoefenen van ambachtelijke bedrijvigheid, daaronder niet begrepen prostitutie, een prostitutie-inrichting of seksclub, in tegenstelling tot beroepsmatige activiteiten, geheel of overwegend door middel van handwerk en waarvan de omvang van de activiteiten zodanig is, dat de activiteiten in een woning en de daarbij behorende bijgebouwen met behoud van de woonfunctie kunnen worden uitgeoefend;
2. aan-huis-gebonden beroep: een beroep of het beroepsmatig verlenen van diensten op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, kunstzinnig, ontwerptechnisch of hiermee gelijk te stellen gebied, daaronder niet begrepen prostitutie, dat door zijn beperkte omvang in een woning en daarbij behorende bijgebouwen, met behoud van de woonfunctie, kan worden uitgeoefend;
3. archeologische waarde: de waarde die een gebied bezit op grond van de aldaar aanwezige archeologische resten;
4. bebouwing: één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
5. bebouwingsgrens: een op de plankaart aangegeven lijn, die niet door gebouwen mag worden overschreden, behoudens krachtens deze voorschriften toegelaten afwijkingen;
6. bebouwingspercentage: een op de plankaart of in de voorschriften aangegeven percentage, dat de grootte aangeeft van het deel van het bestemmingsvlak, dat ten hoogste mag worden bebouwd;
7. bedrijfsgebouw: een gebouw dat dient voor de uitoefening van één of meer bedrijfsactiviteiten, met uitzondering van prostitutiebedrijven;
8. bestemmingsgrens: een op de kaart aangegeven lijn, die de grens aanduidt van een bestemmingsvlak;
9. bestemmingsvlak: een op de kaart door bestemmingsgrenzen omsloten vlak, waarmee gronden zijn aangegeven met eenzelfde bestemming;
10. bouwen: het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk;
11. bouwlaag: een gedeelte van een gebouw, dat door op gelijke of nagenoeg gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met uitsluiting van beneden peil gelegen ruimten en/of een kap of kapverdieping;
12. bouwperceel: een aaneengesloten stuk grond, waarop krachtens het plan zelfstandige, bij elkaar behorende, bebouwing is toegelaten;

13. bouwvlak of bebouwingsvlak: een op de plankaart door bouwgrenzen omsloten vlak, waarmee gronden zijn aangeduid waarop gebouwen zijn toegestaan;
14. bouwwerk: elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;
15. bovenbouw: bebouwing in de vorm van een hoogte-accnt, waarvan de hoogte meer dan 50 m bedraagt en welke is geprojecteerd boven de onderbouw;
16. bruto vloeroppervlak (bvo): de totale vloeroppervlakte van een kantoor, woning, winkel, bedrijf of andere gebouwde voorziening, met inbegrip van de eventueel daartoe behorende magazijnen, overige dienstruimten en technische ruimten met uitzondering van parkeergarages;
17. dakopbouw: gebouwde overdekte voorziening van ondergeschikte aard op het dak van de onderbouw, welke geen reële invloed heeft op de bebouwingscontour van het hoofdgebouw;
18. detailhandel: het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit; ; onder detailhandel wordt niet begrepen het verkopen en/of leveren van goederen voor het gebruik ter plaatse;
19. dienstwoning: een woning in een gebouw of op een terrein, die kennelijk slechts is bedoeld voor de huisvesting van (het huishouden van) een persoon wiens huisvesting daar, gelet op de bestemming van de grond ter plaatse van het gebouw of het terrein, noodzakelijk moet worden geacht;
20. dienstverlenend bedrijf: een bedrijf, geen detailhandelsbedrijf of horeca-inrichting, geheel of overwegend gericht op het verlenen van persoonlijke en zakelijke dienstverlening in gebouwen met een baliefunctie;
21. gebouw: elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;
22. grens verschillende hoogten: een op de plankaart aangegeven begrenzing die de contouren van de verschillende binnen een bouwblok aangegeven maximum hoogte-aanduidingen markeert;
23. grondoppervlakte van bebouwing: de oppervlakte van de grond, in beslag genomen door de horizontale projectie van een bouwwerk;
24. groothandel: het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan wederverkopers, dan wel aan instellingen of personen ter aanwending in een andere bedrijfsactiviteit;

25. GSM-installatie: installatie ten behoeve van mobiele telefonie, bestaande uit een antennestaaf of antennespriet al of niet met dwarssprietten, en overige onderdelen, zoals schotels en kasten;

26. hoofdgebouw: een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn constructie of afmetingen als het belangrijkste bouwwerk valt aan te merken;

27. horeca-inrichting: een inrichting, in zijn algemeenheid gericht op de bedrijfsmatige verstrekking van dranken en/of etenswaren en/of het verstrekken van nachtverblijf en/of het exploiteren van zaalaccommodatie, een en ander gepaard gaande met dienstverlening. Binnen deze definitie worden de volgende categorieën in horeca-inrichtingen onderscheiden:

categorie I:

horeca-inrichtingen, waaraan blijkens de bij deze voorschriften behorende Staat van Horeca-inrichtingen minder dan 30 punten zijn toebedeeld. In het algemeen betreft het horeca-inrichtingen, waarvan de exploitatie aansluit bij winkelvoorzieningen en voornamelijk, althans voor een substantieel gedeelte, gericht zijn op het winkelend publiek en waarvan de bedrijfsvoering gericht is op de verkoop van niet ter plaatse bereide kleine etenswaren, al dan niet in combinatie met overwegend alcoholvrije dranken. De openingstijden liggen maximaal tussen 07.00 uur en 19.00 uur en één avond per week tot maximaal 22.00 uur.

Inrichtingen die onder deze categorie vallen betreffen in het algemeen ijssalons, broodjeszaken, croissanteries, lunchrooms, patisserieën en konditoreien;

categorie II:

horeca-inrichtingen, waaraan blijkens de bij deze voorschriften behorende Staat van Horeca-inrichtingen 30 punten of meer, doch minder dan 40 zijn toebedeeld. In het algemeen betreft het horeca-inrichtingen, waarvan de bedrijfsvoering gericht is op de verstrekking van al dan niet ter plaatse bereide maaltijden en kleine etenswaren, al dan niet in combinatie met de verstrekking van alcoholvrije en/of alcoholhoudende dranken. De bezoekersfrequentie omvat met name ook de avonduren.

Inrichtingen die onder deze categorie vallen betreffen in het algemeen restaurants, petit-restaurants, restauraties, crêperieën, pannenkoekenhuizen, poffertjeszaken, cafetaria's/snackbars, shoarmazaken, coffeeshops, koffiehuisen, theehuizen en poolcentra;

categorie III:

horeca-inrichtingen, waaraan blijkens de bij deze voorschriften behorende Staat van Horeca-inrichtingen 40 punten of meer, doch minder dan 50 zijn toebedeeld. In het algemeen betreft het horeca-inrichtingen, waarvan de bedrijfsvoering gericht is op de verstrekking van (alcoholhoudende) dranken, al dan niet in combinatie met kleine etenswaren. Daarnaast vallen binnen deze categorie ook bepaalde lichtere vormen van horeca die door een van de standaard afwijkende wijze van exploitatie een grotere invloed op de omgeving hebben.

Inrichtingen die onder deze categorie vallen betreffen café's, eetcafé's, afhaalwinkels/maaltijdbezorging, ontmoetingscentra, alsmede broodjeszaken, cafetaria's/snackbars en ijssalons, met openingstijden tot in de nachtelijke uren;

categorie IV:

horeca-inrichtingen, waaraan blijkens de bij deze voorschriften behorende Staat van Horeca-inrichtingen 50 punten of meer zijn toebedeeld. In het algemeen betreft het horeca-inrichtingen waarvan de bedrijfsvoering is gericht op de verstrekking van (alcoholhoudende) dranken, al dan niet in combinatie met het geven van gelegenheid tot het dansen op mechanische en/of levende muziek. Ook inrichtingen, waar bedrijfsmatig gelegenheid wordt gegeven tot het houden van vergaderingen, recepties, bruiloften en partijen, in combinatie met het verstrekken alcoholhoudende dranken en/of al dan niet ter plaatse bereide etenswaren behoren tot deze categorie.

Deze bedrijven hebben in het algemeen een hoge bezoekersfrequentie in de avond- en nachtelijke uren. Inrichtingen die onder deze categorie vallen betreffen ondermeer discotheken en bedrijven gericht op zalenexploitatie;

28. hotel: elk gebouw danwel een gedeelte van een gebouw, alsmede de daarbij behorende voorzieningen zoals terrassen, tuinen, zwembaden, tennisbanen, erven of terreinen of gedeelten daarvan, waar de bedrijfsvoering hoofdzakelijk is gericht op het bedrijfsmatig verlenen van tijdelijke huisvesting met gehele of gedeeltelijke verzorging;

29. inrichtingen die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken: inrichtingen zoals bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder en zoals deze op het moment van de tervisielegging van het ontwerp van het plan luidt;

30. laag: een gedeelte van een gebouw, dat door op gelijke hoogte of nagenoeg gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd;

31. maatschappelijke dienstverlening: het verlenen van diensten, waaronder mede begrepen publiekgerichte dienstverlening op administratief, medisch, juridisch, therapeutisch of cosmetisch gebied;

32. onderbouw:

laagste deel c.q. delen van de boven peil gelegen bebouwing, gelegen binnen een bouwvlak, waarin meerdere bouwhoogten zijn opgenomen, waarvan de maximaal toelaatbare bouwhoogte in elk geval niet meer dan 50 m bedraagt;

33. peil:

- a. voor gebouwen, waarvan de hoofdtoegang onmiddellijk aan een weg grenst: de hoogte van de kruin van die weg;
- b. in de overige gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld;

34. het plan: het bestemmingsplan Wijnhavenkwartier (spuikwartier, 8e herziening), vervat in de onder sub 35 bedoelde kaart en in deze voorschriften;

35. de plankaart: de bij het plan behorende en als zodanig gewaarmerkte kaart (nr. S 10348);

36. prostitutie: het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen betaling;

37. prostitutie-inrichting: een voor het publiek openstaand bouwwerk, geheel of gedeeltelijk bestemd of in gebruik voor het daarin uitoefenen van prostitutie;

38. recreatie-inrichtingen: een inrichting, geheel of gedeeltelijk ingericht en in gebruik voor het houden van bijeenkomsten van recreatieve, culturele dan wel wetenschappelijke aard en/of voor tentoonstellingen en/of filmvertoningen, toneel of daarmee verwante voorstellingen en/of voor het bieden van amusement en/of voor het dansen en/of voor het beoefenen van sport c.q. muziek, al dan niet met de mogelijkheid tot het gebruiken van consumpties, alsmede inrichtingen waar drie of meer speelautomaten aanwezig zijn voor het gebruik door anderen dan de eigenaar of houder. Meerdere van de hier genoemde functies komen in de praktijk voor in combinatie met een horeca-inrichting in een van de categorieën zoals elders in dit artikel gedefinieerd;

39. rijstrook: een strook van de rijbaan van een weg, welke voldoende plaats biedt aan een enkele rij rijdende motorvoertuigen op meer dan drie wielen, of, indien door middel van markering een bredere strook als rijstrook is aangegeven, die strook;

40. seksclub: een prostitutie-inrichting, waarin tevens andere vormen van vermaak en amusement worden geboden en/of in een daarvoor bestemde ruimte of gebruikte ruimte anders dan om niet drank wordt verstrekt;

41. staat van horeca-inrichtingen: de Staat van horeca-inrichtingen, behorende bij het bestemmingsplan Wijnhavenkwartier (spuikwartier, 8e herziening);

42. woning: een (gedeelte van een) gebouw dat dient voor de zelfstandige huisvesting van één huishouden, al dan niet in combinatie met een bedrijf en/of beroep aan huis. Van zelfstandige huisvesting is sprake indien de woning beschikt over een eigen toegang en bewoond kan worden zonder dat de bewoner(s) afhankelijk is (zijn) van wezenlijke voorzieningen buiten de woning. Onder huishouden wordt verstaan een alleenstaande danwel twee of meer personen die een duurzame gemeenschappelijke huishouding voeren.

Artikel 2. Wijze van meten

Bij de toepassing van deze voorschriften wordt als volgt gemeten:

- a. (bouw)hoogte/nokhoogte van een bouwwerk: vanaf het peil tot het hoogste punt van het bouwwerk; schoorstenen, borstweringen, liftopbouwen en andere technische ruimten, windmolens ten behoeve van de energievoorziening, masten en soortgelijke onderdelen niet meegerekend;
- b. goothoogte van een gebouw: vanaf het peil tot de bovenkant van de goot c.q. de druiplijn, het boeibord of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel;
- c. inhoud van gebouwen: tussen de buitenwerkse gevelvlakken (en/of de harten van gemeenschappelijke scheidsmuren) en de dakvlakken, met inbegrip van erkers en dakkapellen, en boven peil;
- d. lengte, breedte en diepte van een gebouw: tussen (de lijnen, getrokken door) de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van gemeenschappelijke scheidsmuren);
- e. oppervlakte en (bruto-)vloeroppervlakte van een gebouw: tussen de (buitenste verticale projecties van de) buitenzijden van de gevels (en/of het hart van gemeenschappelijke scheidingsmuren);
- f. ruimte tussen door hoogtegrenzen omkaderde vlakken: de kortste onderlinge afstand tussen buitenwerkse gevelvlakken.

Artikel 3. Algemene bepalingen

1. Algemene bepalingen inzake bouwen
 - a. Het bouwen mag niet plaatsvinden met overschrijding van de op de plankaart aangegeven bebouwings- en/of bestemmingsvlakken, tenzij in de voorschriften anders is bepaald.
 - b. Het is verboden GSM-installaties te plaatsen aan of op gebouwen met (gedeeltelijk) een woonfunctie.
 - c. GSM-installaties zijn toegestaan op de niet in sub b genoemde bouwwerken.
 - d. Het is verboden beneden peil te bouwen, tenzij in de voorschriften anders is bepaald.
 - e. Binnen het plangebied zijn toegestaan bouwwerken ten dienste van openbaar nut, zoals transformatorgebouwtjes; deze bouwwerken mogen niet als zelfstandige bebouwing worden opgericht, maar dienen zich inpandig binnen de in het plangebied opgenomen bouwpercelen te bevinden.
 - f. Binnen het plangebied zijn toegestaan bouwwerken ten behoeve van de inzameling van afval voor de onderscheidenlijke binnen op de kaart door middel van bebouwingsvlakken omkaderde bestemmingen. Deze bouwwerken mogen niet als zelfstandige bebouwing worden opgericht, maar dienen zich inpandig binnen de in het plangebied opgenomen bouwpercelen te bevinden.

2. Toepassing van de Staat van horeca-inrichtingen
 - a. Voor de toepassing van deze voorschriften ten aanzien van horeca-inrichtingen wordt uitgegaan van de in artikel 1, onder 26 opgenomen definitie van horeca-inrichting en de daarin aangegeven categorie-indeling, gebaseerd op de Staat van horeca-inrichtingen, opgenomen als bijlage bij deze voorschriften.
 - b. Indien binnen één horeca-inrichting sprake is van meerdere bedrijfsoorten en/of van andere combinaties van bedrijfsoorten dan is aangegeven in de Staat van horeca inrichtingen, wordt voor de punttoedeling en de categorie-indeling uitgegaan van de bedrijfsoort met de hoogste punttoedeling.

3. Vrijstelling
 - I. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in lid 1, sub a,b en d ten behoeve van:
 - a. erkers, balkons, galerijen, buitentrappen, windmolens ten behoeve van de energievoorziening, luifels en soortgelijke onderdelen en beneden peil gelegen ruimten in 1 laag;
 - b. geringe afwijkingen die in het belang zijn van een meer verantwoorde plaatsing van bouwwerken of die noodzakelijk zijn in verband met de werkelijke toestand van het terrein, met dien verstande dat een afwijking niet meer dan 1 m mag bedragen;
 - c. afval-, glas-, papier- en kledingcontainers, al dan niet beneden peil, alsmede reclameobjecten;
 - d. bergingen voor invalidervoertuigen;

- e. GSM-installaties op gebouwen met (gedeeltelijk) een woonfunctie. een en ander met dien verstande, dat:
- de vrijstelling als bedoeld in sub a tot en met d alleen wordt verleend indien door het verlenen van de vrijstelling de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden niet in onevenredige mate worden aangetast;
 - de vrijstelling als bedoeld in sub e alleen wordt verleend indien door het verlenen van de vrijstelling de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden niet in onevenredige mate worden aangetast en de installatie op een stedenbouwkundig verantwoorde wijze in de omgeving kan worden ingepast.

- II. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in lid 2, indien uit een nadere toetsing van een horeca-inrichting aan de in de staat van horeca-inrichtingen opgenomen criteria blijkt, dat de betreffende inrichting qua puntentoebedeling afwijkt van de in die staat aangenomen score en de daarbij behorende categorie-indeling met dien verstande, dat:
- alvorens vrijstelling wordt verleend, advies wordt ingewonnen van de ambtelijke toetsingscommissie horeca;
 - door het verlenen van de vrijstelling wordt de desbetreffende horeca-inrichting geacht te behoren tot de met de puntentoebedeling corresponderende categorie.

Artikel 4. Beschrijving in hoofdlijnen (BIH), gemeenschappelijk aan alle bestemmingen

In dit artikel wordt in hoofdlijnen omschreven op welke wijze met het plan de doeleinden, die ingevolge de artikelen 5 tot en met 9 aan de daar bedoelde gronden zijn toegekend, worden nagestreefd.

Er zal, onder handhaving van de kantoorfunctie, een integrale functionele ontwikkeling moeten plaatsvinden, met nadruk op versterking van het wonen, almede toevoeging van detailhandel, horeca, leisure en urban entertainment. Laatstgenoemd begrip heeft betrekking op vrijetijdsbesteding in zeer ruime zin en herbergt de functies als recreatie en horeca in zich, in verschillende combinaties met elkaar. Voor overige centrumfuncties, zoals een hotel en culturele voorzieningen dient eveneens ruimte te worden geboden.

Bij besluit van 15 februari 2001, RV 14, heeft de gemeenteraad het Binnenstadsplan 2000-2010: "Binnenstad Buitengewoon" vastgesteld. Voor het plangebied is vastgelegd dat het beleid gericht dient te zijn op versterking en vergroting van de verblijfs- en recreatieve functie. Het aanbod aan voorzieningen zal hierop moeten worden afgestemd. Randvoorwaarden voor het verbeteren van het economisch functioneren zijn onder andere een goede bereikbaarheid, het creëren van voldoende parkeerfaciliteiten en een hoogwaardige openbare ruimte.

In zijn algemeenheid houden de in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen een uitbreiding in van de in het plan voorkomende kleinschalige detailhandel, alsmede een toename van horeca en vrijetijdsfuncties. Daarnaast zullen er binnen het plangebied kantoren en woningen worden gerealiseerd. De grote kantoren worden zoveel mogelijk geprojecteerd in de richting van het Centraal Station. Hiermee wordt bewerkstelligd dat de publiekgerichte dienstverlening, te zamen met enkele andere ministeries, die in de directe nabijheid van het plangebied zijn gelegen, wordt geconcentreerd in de buurt van het Centraal Station. In dit gebied wordt ter aanvulling van die functie tevens ruimte geboden voor vestigingen die zijn georiënteerd en gericht op zakelijke en maatschappelijke dienstverlening en woningen. De nadruk ligt in dit deel van het plangebied op service en informatievoorziening en het verlenen van diensten. In het gebied dat meer is gelegen in de richting van de Wijnhaven wordt een stedelijke ontwikkeling voorgestaan. Dat houdt in dat er een combinatie van winkels, restaurants en andere horeca-aangelegenheden met inbegrip van een hotelvestiging, culturele voorzieningen, alsmede op ontspanning gerichte faciliteiten, kleinschalige kantoren en woningen zijn toegestaan.

Tussen de Turfmarkt en Schedeldoekshaven wordt voor elk op de plankaart aangegeven bebouwingsvlak met wisselende bouwhoogten een doorlopende onderbouw voorgestaan. Deze wordt in samenhang met de onderbouw ter plaatse van de aangrenzende bouwblokken ontwikkeld, zodat een stedenbouwkundige eenheid wordt gecreëerd. De bovenbouw strekt zich uit boven de onderbouw en wordt gekarakteriseerd door meerdere hoogte-accenten. De 'accenten' worden op een zodanige wijze vormgegeven dat de structuur ervan ook in de onderbouw herkenbaar zal blijven en de hoogte-accenten als het ware ook architectonisch verbonden zijn met de grond. In stedenbouwkundig opzicht is bepaald dat de hoogste accenten zich aan de kant van het Centraal Station bevinden. Dit betekent dat de maximaal toelaatbare bouwhoogte van de accenten die meer in de richting van het Spui tot stand worden gebracht afneemt in relatie tot de hoogbouw nabij het Centraal Station.

De hoogte, de situering van en de afstand tussen de verschillende hoogte-accenten dienen zodanig te zijn dat er stedenbouwkundig gezien, te zamen met de bovenbouw op de aangrenzende bouwblokken binnen het plangebied, een ensemble ontstaat en van de gebouwen geen onevenredige schaduwwerking en windhinder uitgaat naar het omliggende gebied. Aangezien de situering van de hoogte-accenten op grond van dit plan op bepaalde punten nog enigszins variabel is gehouden en ook de vormgeving van de bebouwing van invloed kan zijn op de bezonning en windhinder, hebben er in het kader van de m.e.r. onderzoeken plaatsgevonden, teneinde de effecten van bezonning en windhinder op de omgeving in beeld te brengen. Bij deze onderzoeken is, indien er in het plan sprake is van variabele bouwhoogten, uitgegaan van een onderzoeksopzet, waarbij de te verwachten negatieve effecten van bezonning en windhinder op het omliggende gebied het grootst worden verondersteld. Doordat de uiteindelijke situering en vormgeving van de bebouwing nog niet bekend is, is desalniettemin in het plan een nadere eisen regeling opgenomen, op grond waarvan kan worden verlangd dat bij concrete bouwplannen wordt aangetoond dat ten aanzien van de bezonning en windhinder een aanvaardbare situatie ontstaat. Het stellen van nadere eisen is daarom in verband met deze aspecten niet zonder meer vrijblijvend. Daarnaast kunnen de nadere eisen ook betrekking hebben op andere zaken die voor een goede ruimtelijke inrichting nadere afstemming behoeven. Zo kunnen er ingevolge dit plan bijvoorbeeld desgewenst nadere eisen worden opgenomen omtrent de situering van de in- en uitritten van de parkeergarages en de inrichting en situering ten behoeve van de expeditie.

Een belangrijk aandachtspunt betreft de wijze waarop de hoogbouw vanuit de historische stadsdelen, in het bijzonder vanuit het Binnenhof en de Plaats wordt ervaren, alsmede de wijze waarop de hoogbouw de skyline van de historische stadsdelen beïnvloedt. Op plekken waar de hoogte van de bebouwing van betekenis is voor de historische binnenstad kan ook door middel van het stellen van nadere eisen omtrent de situering, voor zover deze variabel is, en de vormgeving van de bebouwing invloed worden uitgeoefend met het oogpunt op de bescherming van de belangen van de historische binnenstad.

Ter plekke van de doorlopende onderbouw wordt het primaat van de openbare ruimte bevestigd en verstrekt. Voor zover niet in de bestemmingsgrens welke grenst aan het bestemmingsvlak met de bestemming "langzaamverkeersgebied" wordt gebouwd, kunnen de gronden, als zijnde voorziening behorende bij kantoren, woningen, detailhandel of horeca zodanig worden ingericht dat de gronden worden betrokken bij het langzaamverkeersgebied. De gronden met deze bestemming dienen primair als verbindingsroute voor voetgangers en fietsers tussen Centraal Station en binnenstad. Tevens bevindt zich in het gebied een openbaar vervoersverbinding ten dienste van kruisend railgebonden verkeer.

Parcelering van bouwblokken wordt als een belangrijk uitgangspunt gezien om monoliete bouwblokken te voorkomen. Het uitgangspunt is dat de parcelering of korrelgrootte, in aansluiting op de binnenstad, zodanig is dat het bouwblok uit meerdere gebouwen is samengesteld.

Het hoogwaardige karakter van de openbare ruimte komt onder meer tot uitdrukking door de toepassing van kwalitatief hoogwaardige bestrating en straatmeubilair, alsmede door middel van de toevoeging van hierbij behorende groenvoorzieningen. Tevens bestaat de mogelijkheid om luifels te plaatsen, indien daartoe een vrijstelling wordt verleend. Luifels zijn alleen aanvaardbaar indien deze als onderdeel fungeren van de stedenbouwkundige uitwerking van de openbare

ruimte. Binnen de bouwblokken zijn publieke ruimten voorzien zoals een foodcourt, een patio en representatieve entrees van ministeries en woongebouwen. Deze dragen bij aan de kwaliteit van het gebied en van de routes. Belangrijk is dat dergelijke publieke ruimten vanuit de openbare ruimte zichtbaar zijn.

Gebouwde parkeervoorzieningen dienen in beginsel geheel verdiept te zijn gelegen. De situering van de in- en uitritten van elke parkeergarage dient op een stedenbouwkundige en verkeerskundige verantwoorde wijze plaats te vinden, mede in verband met de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden. De beneden peil gelegen bebouwing dient primair voor het parkeren van motorvoertuigen, laden en lossen en stallen van fietsen ed. Daarnaast kan deze ruimte worden benut voor opslagdoeleinden. Het is echter ook mogelijk om hierin functies onder te brengen, die binnen de in deze voorschriften omschreven bestemmingen zijn toegestaan.

Artikel 5. Kantoren, Gemengde doeleinden en Wonen (K+Gd+Wo)

1. Doeleinden

De gronden op de plankaart aangewezen voor kantoren, gemengde doeleinden en wonen zijn bestemd voor de volgende doeleinden:

- kantoordeeleinden en aanverwante zakelijke dienstverlening;
- detailhandelsdoeleinden, uitgezonderd de opslag en verkoop van vuurwerk;
- horeca-inrichtingen categorie 1 tot en met 3 met uitzondering van een hotel;
- woondoeleinden;
- parkeervoorzieningen;
- groenvoorzieningen;

een en ander met bijbehorende erven en in de bestemming passende bouwwerken en met inachtneming van de volgende bepalingen.

Binnen de woonfunctie past het gebruik voor de uitoefening van een aan-huis-gebonden-beroep of -bedrijf, waarbij in een deel van de woning of bijgebouw bedrijfs- of beroepsactiviteiten zijn toegestaan. De woonfunctie mag daardoor niet in onevenredige mate worden aangetast.

2. Beschrijving in hoofdlijnen

De wijze waarop de toegekende doeleinden worden nagestreefd wordt als volgt beschreven:

Binnen deze bestemming vormen kantoren en woningen de voornaamste functies. Onder kantoor wordt hier mede begrepen vergaderfaciliteiten. Deze voorzieningen dienen ondergeschikt te zijn aan de kantoorfunctie. De kantoorfuncties zullen in overwegende mate worden gevestigd in het in de richting van het Centraal Station gelegen deel van het bouwblok. Andere toegelaten functies zullen meer voorkomen in het in de richting van het Spui gelegen deel van het bouwblok.

In de boven- en onderbouw geldt met uitzondering van het bepaalde in lid 3, sub 1, geen beperking ten aanzien de toegelaten functies.

De hoogte van de onderbouw is in principe bepaald op maximaal 40 m. In sommige gevallen kan het echter wenselijk zijn om de hoogte van de onderbouw door te laten lopen tot maximaal 50 m, indien dat uit stedenbouwkundig oogpunt wenselijk is. Om dat mogelijk te maken is hiervoor in het plan een aparte vrijstelling mogelijk gemaakt. Verder is het uit stedenbouwkundige overwegingen noodzakelijk dat de schaal van de historische stad - hoogte van 20 m - duidelijk in de in het plangebied opgenomen bouwblokken herkenbaar is. In verband hiermede is de hoogte van 20 m in elk geval op veel plekken tot uitdrukking gebracht ter plaatse van de met de bestemming 'Langzaamverkeersgebied' aangegeven bebouwingsgrenzen.

3. Bepalingen

- a. De gronden mogen volledig worden bebouwd;
- b. De gebouwen moeten zich bevinden binnen het op de plankaart aangegeven bebouwingsvlak;
- c. De hoogte van de gebouwen mag niet meer bedragen dan op de plankaart staat aangegeven;

- d. In afwijking van het bepaalde onder c dient er voor wat betreft de bovenbouw tussen de op de kaart onder I en II door hoogtegrenzen omkaderde vlakken een minimum afstand te worden aangehouden van 13,20 m;
 - e. Er dient met uitzondering van nissen, inkepingen en het daartoe op de plankaart uitgezonderde gebied, te worden gebouwd in de bebouwingsgrenzen;
 - f. De hoogte van de bebouwing van de onderbouw dient ter plaatse van of nabij de bebouwingsgrens minimaal 15 m te bedragen;
 - g. De hoogte van de eerste geheel boven peil gelegen bouwlaag dient, binnen een strook van 10 m vanaf de bestemmingsgrens met de bestemming 'langzaamverkeersgebied', minimaal 5 m te bedragen;
 - h. De totale bruto-vloeroppervlakte ten behoeve van kantoren mag niet meer bedragen dan 129.000 m²;
 - i. Het totale bruto-vloeroppervlak ten behoeve van detailhandel mag niet meer bedragen dan 3.000 m²;
 - j. Het totale bruto-vloeroppervlak ten behoeve van horeca mag niet meer bedragen dan 1.700 m²;
 - k. Het totale bruto-vloeroppervlak ten behoeve van wonen mag niet meer bedragen dan 32.000 m²;
 - l. Het gedeelte van het bebouwingsvlak, dat gelegen is binnen een strook van 84,50 m van de aan de Zwarteweg gelegen bebouwingsgrens mag, onverminderd de bevoegdheid hierbinnen andere toegelaten functies te vestigen en met de restrictie dat het wonen niet in dit deel van het bouwvlak is toegestaan, volledig voor kantoordoeleinden en aanverwante zakelijke dienstverlening worden aangewend;
 - m. Volledig beneden peil gelegen ondergrondse bebouwing mag uit niet meer dan 2 lagen bestaan; in afwijking hiervan mag 50% van het bebouwingsvlak uit 3 lagen bestaan;
 - n. In- en/of uitritten ten behoeve van gemotoriseerd verkeer zijn uitsluitend toegestaan aan de Schedeldoekshaven voor zover deze weg parallel of in het verlengde van het Prins Bernhardviaduct is gelegen;
 - o. Het parkeren dient in de met uitzondering van de in- en uitritten geheel verdiepte ondergrondse bebouwing plaats te vinden; Het maximum aantal parkeerplaatsen ten behoeve van de binnen het bestemmingsvlak opgenomen functies bedraagt 465;
 - p. De breedte van de gezamenlijke in- en of uitritten, exclusief expeditie, ten behoeve van gemotoriseerd verkeer mag maximaal 4 rijstroken bedragen;
4. Voorschriften omtrent het gebruik
Ter plaatse van de onderste bouwlaag op begane grondniveau mag binnen een strook van 10 m van de bestemmingsgrenzen geen opslag plaatsvinden of archiefruimte worden ingericht.
5. Nadere eisen
Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen met betrekking tot:
- a. de situering en/of vormgeving van gebouwen, met name ten aanzien van de hierdoor optredende gevolgen voor wat betreft de bezonning en windhinder, alsmede in verband met de uitwerking ervan op de historische binnenstad;
 - b. de situering van in- en uitritten van de parkeergarages en de inrichting en situering van de expeditie met het oog op het bepaalde in artikel 4;

- c. de reflectiecoëfficiënt - dat is het getal dat aangeeft welk deel van wit licht wordt teruggekaatst door een oppervlakte - van (onderdelen van) de bebouwing;

6. Vrijstellingen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van:

- a. het eerste lid ten behoeve van een categorie 4 horeca-inrichting;
- b. het derde lid onder b, met maximaal 3 m, met dien verstande dat deze vrijstelling niet wordt verleend ten aanzien van de aan de Schedeldoekshaven, Turfmarkt en Zwarteweg gelegen bebouwingsgrenzen;
- c. het derde lid onder c, met maximaal 3,5 m; voor zover op de plankaart een maximum bouwhoogte tot 40 m is aangegeven kan in afwijking van het hiervoor bepaalde incidenteel vrijstelling worden gegeven tot een bouwhoogte van 50;
- d. het derde lid onder c, met maximaal 10 m voor wat betreft het op de kaart onder IV door hoogtegrenzen omkaderde vlak en onder voorwaarde dat uit onderzoek blijkt dat de bezonning van de gevels van de bestaande woningen aan de Turfmarkt hierdoor niet in onevenredige mate wordt aangetast;
- e. het derde lid onder c ten behoeve van het verschuiven van de door hoogtegrenzen omkaderde vlakken met maximaal 3 m, met dien verstande dat de totale oppervlakte van alle door hoogtegrenzen omkaderde vlakken ongewijzigd dient te blijven en uit onderzoek blijkt dat de bezonning van de gevels van de bestaande woningen aan de Turfmarkt hierdoor niet in onevenredige mate wordt aangetast;
- f. het derde lid onder c met maximaal 6,5 m ten behoeve van borstweringen, voor zover deze niet worden begrepen onder artikel 2, sub a van de voorschriften, alsmede voor andersoortige uit architectonische of esthetische overwegingen voorgestane dakelementen, waaronder kroonlijsten ed. mits zulks niet tot gevolg heeft dat de bouwmassa toeneemt, en uitsluitend onder de restrictie dat het zesde lid, onder c voor wat betreft deze vrijstelling alsdan buiten toepassing blijft;
- g. het derde lid onder c ten behoeve van het plaatsen van hekwerken, kunstwerken of beelden en voor bouwwerken ten behoeve van de ontluchting van beneden peil gelegen ruimten;
- h. het derde lid onder d, voor zover het betreft de minimaal aan te houden afstand van de bovenbouw tussen de onder I en II op de kaart door hoogtegrenzen omkaderde vlakken, in die zin dat bedoelde afstand met ten hoogste 0,50 m mag worden verkleind tot 12,70 m;
- i. het derde lid onder c en d ten behoeve van de bouw van loopbruggen, mits transparant uitgevoerd en passend binnen de stedenbouwkundige uitgangspunten als bedoeld in artikel 4;
- j. het derde lid onder e, met maximaal 3 m, met dien verstande dat hiertoe ter plaatse van het onder III door hoogtegrenzen omkaderde vlak aan of nabij de Schedeldoekshaven maximaal 7 m kan worden toegestaan;
- k. het derde lid onder h, ten behoeve van een vergroting van het toegestane bruto-vloeroppervlak aan kantoren met maximaal 300 m²;
- l. het derde lid onder o, met dien verstande dat de oppervlakte ten behoeve van het bovengronds parkeren in mindering moet worden gebracht op de beschikbare oppervlakte die beneden peil voor het parkeren kan worden benut en het parkeren alsdan niet is toegestaan op de onderste bouwlaag, welke zich bevindt ter plaatse van het begane grondniveau; in afwijking van het vorenstaande kan het parkeren ter plaatse van de onderste bouwlaag worden toegestaan voor zover

daarbij een afstand van ten minste 10 m tot de bestemmingsgrens wordt
aangehouden.

m. het vierde lid ten behoeve van een containerruimte.

Artikel 6. Gemengde doeleinden en Wonen (Gd+Wo)

1. Doeleinden

De gronden op de plankaart aangewezen voor gemengde doeleinden en wonen zijn bestemd voor de volgende doeleinden:

- woondoeleinden;
- detailhandelsdoeleinden, uitgezonderd de opslag en verkoop van vuurwerk;
- horeca-inrichtingen categorie 1 tot en met 3 met inbegrip van een hotel;
- kantoordoeleinden en aanverwante zakelijke dienstverlening;
- recreatie-inrichtingen;
- welzijnsvoorzieningen, waaronder met name educatieve voorzieningen en maatschappelijke dienstverlening;
- parkeervoorzieningen;
- groenvoorzieningen;

een en ander met bijbehorende erven en in de bestemming passende bouwwerken en met inachtneming van de volgende bepalingen.

Binnen de woonfunctie past het gebruik voor de uitoefening van een aan-huis-gebonden-beroep of -bedrijf, waarbij in een deel van de woning of bijgebouw bedrijfs- of beroepsactiviteiten zijn toegestaan. De woonfunctie mag daardoor niet in onevenredige mate worden aangetast.

2. Beschrijving in hoofdlijnen

De wijze waarop de toegekende doeleinden worden nagestreefd wordt als volgt omschreven:

In deze bestemming ligt de nadruk horeca-, recreatieve- en detailhandelsactiviteiten en het wonen. Verder zijn welzijnsvoorzieningen mogelijk. Hieronder worden ook kinderdagverblijven begrepen. De bouw van een hotel met bijbehorende of afzonderlijke congresfaciliteiten wordt binnen deze bestemming mogelijk geacht. De laatstgenoemde voorzieningen dienen ondergeschikt te zijn aan de hotelfunctie. In de boven- en de onderbouw geldt geen beperking ten aanzien van de toegelaten functies, met dien verstande dat het parkeren, behoudens vrijstelling als bedoeld in het zesde lid, niet op de onderste laag van de onderbouw is toegestaan.

De hoogte van de onderbouw is in principe bepaald op maximaal 40 m. In sommige gevallen kan het echter wenselijk zijn om de hoogte van de onderbouw door te laten lopen tot maximaal 50 m, indien dat uit stedenbouwkundig oogpunt wenselijk is. Om dat mogelijk te maken is hiervoor in het plan een aparte vrijstelling mogelijk gemaakt. Verder is het uit stedenbouwkundige overwegingen noodzakelijk dat de schaal van de historische stad - hoogte van 20 m - duidelijk in de in het plangebied opgenomen bouwblokken herkenbaar is. In verband hiermede dient de hoogte van 20 m (bij de vlakken met een variabele bouwhoogte van 20-40 m) in elk geval ook tot uitdrukking te komen ter plaatse van de met de bestemming 'Langzaamverkeersgebied' aangegeven bebouwingsgrenzen. Verder geldt dat er te plaatse van de hoek van de Schedeldoekshaven en tramdoorsteek van en naar Kalvermarkt voldoende ruimte beschikbaar dient te blijven voor voetgangers en fietsers, hetgeen tot gevolg kan hebben dat de eerste geheel boven peil gelegen bouwlaag niet volledig in de zich aldaar bevindende bebouwingsgrenzen mag worden gebouwd.

In het plan is verder de mogelijkheid opgenomen om de grond aan de noord-oost zijde van het danstheater te bebouwen, waardoor de expeditie ter plaatse in een overdekte ruimte kan plaatsvinden. Tevens kan daarboven een doorgang gecreëerd worden naar het danstheater, waardoor de functionele relatie met de ten dienste van de bebouwing binnen het onderhavige bestemmingsvlak staande functies wordt versterkt.

3. Bepalingen

- a. De gronden mogen volledig worden bebouwd;
- b. De gebouwen moeten zich bevinden binnen een op de kaart aangegeven bebouwingsvlak;
- c. De hoogte van de gebouwen mag niet meer bedragen dan op de plankaart staat aangegeven;
- d. In afwijking van het bepaalde onder c mag de bouwhoogte in het onder V door hoogtegrenzen omkaderde vlak vanuit de op de plankaart aangegeven maximum hoogte ter plaatse van de bebouwingsgrens aan de Turfmarkt perceel inwaarts worden verhoogd onder een hoek van 19 graden met de horizon.
- e. Er dient met uitzondering van nissen, inkepingen en het daartoe op de plankaart uitgezonderde gebied, te worden gebouwd in de bebouwingsgrenzen;
- f. De hoogte van de bebouwing van de onderbouw dient ter plaatse van of nabij de bebouwingsgrens, minimaal 15 m te bedragen;
- g. De hoogte van de eerste geheel boven peil gelegen bouwlaag dient, binnen een strook van 10 m vanaf de bestemmingsgrens met de bestemming 'langzaamverkeersgebied', minimaal 5 m te bedragen;
- h. Het totale bruto-vloeroppervlak ten behoeve van kantoren mag niet meer bedragen dan 14.000 m²;
- i. Het totale bruto-vloeroppervlak ten behoeve van detailhandel mag niet meer bedragen dan 2.000 m²;
- j. Het totale bruto-vloeroppervlak ten behoeve van horeca, met uitzondering van het bruto-vloeroppervlak ten behoeve van een hotel, mag niet meer bedragen dan 3.300 m²;
- k. Het totale bruto-vloeroppervlak ten behoeve van een hotel mag niet meer bedragen dan 17.000 m², welke oppervlakte mag worden vergroot met 4000 m² ten behoeve van vergaderfaciliteiten;
- l. Het totale bruto-vloeroppervlak ten behoeve van wonen mag niet meer bedragen dan 58.000 m²;
- m. Het totale bruto-vloeroppervlak ten behoeve van recreatie-inrichtingen mag niet meer bedragen dan 9.000 m²;
- n. Het totale bruto-vloeroppervlak ten behoeve van welzijnsvoorzieningen mag niet meer bedragen dan 5.000 m²;
- o. Volledig beneden peil gelegen ondergrondse bebouwing mag uit niet meer dan 2 lagen bestaan; in afwijking hiervan mag 50% van een bebouwingsvlak uit 3 lagen bestaan;
- p. Het parkeren dient in de met uitzondering van de in- en uitritten geheel verdiepte ondergrondse bebouwing plaats te vinden;

- q. In- en/of uitritten ten behoeve van gemotoriseerd verkeer zijn uitsluitend toegestaan aan de Schedeldoekshaven voor zover deze weg parallel of in het verlengde van het Prins Bernhardviaduct is gelegen ;
 - r. De breedte van de gezamenlijke in- en of uitritten, exclusief expeditie, ten behoeve van gemotoriseerd verkeer mag maximaal 4 rijstroken bedragen;
 - s. Ter plaatse van de aan de Schedeldoekshaven gelegen gevel, voor zover deze zich bevindt op een afstand van 63 m vanaf de begrenzing van het plangebied aan de zijde van het Spui, zijn tot een hoogte van 13.5 m geen woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen toegestaan.
4. Voorschriften omtrent het gebruik
Ter plaatse van de onderste bouwlaag op begane grondniveau mag binnen een strook van 10 m van de bestemmingsgrenzen geen opslag plaatsvinden of archiefruimte worden ingericht.
5. Nadere eisen
Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen met betrekking tot:
- a. de situering en/of vormgeving van gebouwen, met name ten aanzien van de hierdoor optredende gevolgen voor wat betreft de bezonning en windhinder, alsmede in verband met de uitwerking ervan op de historische binnenstad;
 - b. de situering van in- en uitritten van de parkeergarages en de inrichting en situering van de expeditie met het oog op het bepaalde in artikel 4;
 - c. de reflectiecoëfficiënt - dat is het getal dat aangeeft welk deel van wit licht wordt teruggekaatst door een oppervlakte - van (onderdelen van) de bebouwing.
6. Vrijstellingen
Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van:
- a. het eerste lid ten behoeve van een categorie 4 horeca-inrichting;
 - b. het derde lid onder b, met maximaal 3 m, met dien verstande dat deze vrijstelling niet wordt verleend ten aanzien van de aan de Schedeldoekshaven en Turfmarkt gelegen bebouwingsgrens, voor zover deze in het verlengde is gelegen van de evenwijdig aan de Turfmarkt gelegen bebouwingsgrens ten aanzien van de bestemming 'Kantoren, Gemengde doeleinden en Wonen';
 - c. het derde lid onder c, met maximaal 3,5 m, ook voor zover zulks betrekking heeft op de op de plankaart door middel van een percentage te berekenen bouwhoogte, voor delen van een bouwvlak, binnen een hoogtegrenzen omkaderd vlak, waarop een variabele bouwhoogte van toepassing is; voor zover op de plankaart een maximum bouwhoogte tot 40 m is aangegeven kan in afwijking van het hiervoor bepaalde en met inachtneming van vorenvermelde stedenbouwkundige uitgangspunten incidenteel vrijstelling worden gegeven tot een bouwhoogte van 50 m, en kan onder de hiervoor genoemde condities eveneens vrijstelling worden verleend om de bouwhoogte van de bovenbouw met maximaal 20 m te verhogen;
 - d. het derde lid onder c ten behoeve van het verschuiven van de door hoogtegrenzen omkaderde vlakken met maximaal 3 m, met dien verstande dat de totale oppervlakte van alle door hoogtegrenzen omkaderde vlakken ongewijzigd dient te blijven en uit onderzoek blijkt dat de bezonning van de gevels van de bestaande woningen aan de Turfmarkt hierdoor niet in onevenredige mate wordt aangetast;

- e. het derde lid onder c met maximaal 6,5 m ten behoeve van borstweringen, voor zover deze niet worden begrepen onder artikel 2, sub a van de voorschriften, alsmede voor andersoortige uit architectonische of esthetische overwegingen voorgestane dakelementen, waaronder kroonlijsten ed., mits zulks niet tot gevolg heeft dat de bouwmassa toeneemt, en uitsluitend onder de restrictie dat het zesde lid, onder c voor wat betreft deze vrijstelling alsdan buiten toepassing blijft;
- f. het derde lid onder d ten behoeve van ondergeschikte, danwel gefragmenteerde overschrijdingen van de onder een hellingshoek oplopende bouwhoogte mits de hoogte alsdan niet meer dan 50 m bedraagt en onder voorwaarde dat uit onderzoek blijkt dat de bezonning van de gevels van de bestaande woningen aan de Turfmarkt hierdoor niet in onevenredige mate wordt aangetast;
- g. het derde lid onder e, met maximaal 3 m, met dien verstande dat aan of nabij de Schedeldoekshaven, ter plaatse van het op de plankaart aangegeven deel van een bebouwingsvlak waarbij ten minste 50% over een maximum hoogte van 20 m dient te beschikken, maximaal 7 m kan worden toegestaan;
- h. het derde lid onder p, met dien verstande dat de oppervlakte ten behoeve van het bovengronds parkeren in mindering moet worden gebracht op de beschikbare oppervlakte die beneden peil voor het parkeren kan worden benut en het parkeren alsdan niet is toegestaan op de onderste bouwlaag, welke zich bevindt ter plaatse van het begane grondniveau; in afwijking van het vorenstaande kan het parkeren ter plaatse van de onderste bouwlaag worden toegestaan voor zover daarbij een afstand van ten minste 10 m tot de bestemmingsgrens wordt aangehouden;
- i. het derde lid, sub s, opdat woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen tot een hoogte van 13,5 m zijn toegestaan, indien ter plaatse een dove gevel wordt toegepast, zijnde een gevel waarin zich geen te openen delen bevinden en met een in nen 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidsbelasting van die gevel en 35 dB(A);
- j. het vierde lid ten behoeve van een containerruimte.

Artikel 7. Langzaamverkeersgebied

1. Bepalingen

- a. De gronden, welke blijkens de plankaart als zodanig zijn aangewezen, zijn bestemd voor voetpaden en fietspaden, bezorgend verkeer ten behoeve van het laden en lossen, alsook een openbaar vervoerverbinding ten dienste van kruisend railgebonden verkeer van en naar de Schedeldoekshaven, de Kalvermarkt en het Centraal Station, een en ander met bijbehorende voorzieningen, zoals verkeersgeleiders, bermten, groenvoorzieningen, waterpartijen en voor een, met uitzondering van in- en uitritten ten behoeve van de in de artikelen 5 en 6 genoemde bestemmingen, beneden peil gelegen parkeervoorziening.
- b. Op of boven deze gronden mogen bouwwerken ten dienste van de bestemming en voor doeleinden van kunst en openbaar nut, zoalsabri's, windschermen en beelden worden gebouwd. De hoogte en inhoud van deze bouwwerken mogen ten hoogste respectievelijk 3 m en 25 m³ bedragen.
- c. Beneden peil gelegen ondergrondse bebouwing is niet toegestaan ter plaatse van de Turfmarkt en mag op overige plekken uit niet meer dan 2 lagen bestaan; in afwijking van het vorenstaande mag, gerekend vanaf het verlengde van de evenwijdig aan de Turfmarkt gelegen bebouwingsgrens ten aanzien van de bestemming "Kantoren, Gemengde doeleinden en Wonen", ter plaatse van de bestemming "Gemengde doeleinden en Wonen" en het daar tussenliggende Langzaamverkeersgebied wel in de Turfmarkt worden gebouwd, mits deze bebouwing zich niet meer dan 5 m uit hierboven omschreven grens bevindt;
- d. Aan de straat die ligt in het verlengde van de Nieuwe Haven mogen geen in- en/of uitritten ten behoeve van gemotoriseerd verkeer worden aangelegd;
- e. De breedte van de gezamenlijke ontsluitingen van en naar de in de aangrenzende bestemmingen gelegen in- en of uitritten, exclusief expeditie, ten behoeve van het stallen van gemotoriseerd verkeer mag maximaal 4 rijstroken bedragen;

2. Vrijstelling

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van: het eerste lid, onder b, tot een maximum hoogte van 3.5 m en een maximum inhoud van 50 m³; ten behoeven van het aanbrengen van luifels is een hogere bouwhoogte mogelijk, indien dit op grond van stedenbouwkundige overwegingen is gerechtvaardigd. Bij de afweging in het kader van deze vrijstellingsbevoegdheid wordt in elk geval beoordeeld of de situering en afmetingen van de bebouwing geen afbreuk doen aan de stedenbouwkundige randvoorwaarden die ten aanzien van de bebouwing, zoals omschreven in de artikelen 4 tot en met 6, zijn gesteld.

Artikel 8. Verblijfsstraat

De gronden, welke blijkens de plankaart als zodanig zijn aangewezen, zijn bestemd voor wegen, straten, woonerven, voetpaden, fietspaden en parkeerplaatsen met bijbehorende voorzieningen zoals verkeersgeleiders, bermten en groenvoorzieningen. Op of boven deze gronden mogen uitsluitend worden gebouwd bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming.

Artikel 9. Verkeersdoeleinden

1. Bepalingen

1. De gronden, welke blijkens de plankaart als zodanig zijn aangewezen, zijn bestemd voor wegen, voetpaden, fietspaden, openbaar vervoerstroken, bermen en groenvoorzieningen, een en ander met bijbehorende voorzieningen zoals verkeersgeleiders.
2. Op of boven deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming worden gebouwd.
3. Het aantal rijstroken bedraagt niet meer dan één, terwijl het aantal openbaar vervoerstroken niet meer dan twee mag bedragen. Een en ander exclusief opstel- en afrijstroken.

Artikel 10. Gracht

De gronden, welke blijkens de plankaart als zodanig zijn aangewezen zijn bestemd voor een gracht, de waterhuishouding en recreatieve doeleinden met bijbehorende voorzieningen. Op, in of boven deze gronden mogen uitsluitend andere bouwwerken ten dienste van de bestemming, zoals kademuren alsmede, binnen de op de kaart aangegeven bebouwingsvlakken, bruggen worden gebouwd.

Artikel 11. Algemene gebruiksbeplating

1. Behoudens het bepaalde in artikel 12, lid 2, is het verboden de in het plan 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 voorschriften van het plan.
2. Het bepaalde in het eerste lid ten aanzien van het gebruik van gronden heeft geen betrekking op bouwen.
3. Het verbod, bedoeld in het eerste lid, omvat in ieder geval:
de aanleg of het gebruik van onbebouwde gronden als opslag-, stort- of bergplaats behoudens voor zover dit noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de gronden en voorts geldt bedoeld verbod voor het gebruik van gronden en gebouwen voor de exploitatie van een prostitutie-inrichting of een seksclub.
4. Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in het eerste lid, wanneer strikte toepassing daarvan leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

Artikel 12. Overgangsbepalingen

1. Bouwen

- a. Bouwwerken, welke bestaan op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerp voor het plan, dan wel daarna zijn, worden of mogen worden opgericht krachtens een bouwvergunning welke is of moet worden verleend en die afwijken van het plan, mogen, mits de bestaande afwijking van het plan niet wordt vergroot:
 - gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - na het teniet gaan door calamiteit geheel worden herbouwd, mits de bouwvergunning binnen twee jaar daarna is aangevraagd, behoudens onteigening overeenkomstig de wet.
- b. Het gestelde onder a is niet van toepassing op bouwwerken welke weliswaar bestaan op het tijdstip van terinzagelegging van het ontwerp voor dit plan, doch zijn gebouwd in strijd met het voorheen geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

2 Gebruik

- a. Op het tijdstip van het van kracht worden van het plan bestaand gebruik van de in het plan begrepen gronden en/of daarop staande opstallen, dat in strijd is met het plan, mag worden voortgezet, of worden gewijzigd in een ander gebruik, indien door deze wijziging de afwijking van het plan naar de aard niet wordt vergroot.
- b. Het onder a gestelde is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 13. Wijzigingsbevoegdheid

1. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd, overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening het bepaalde in de artikelen 5 en 6 ten aanzien van het maximaal toelaatbare bruto-vloeroppervlak van 5000 m² aan detailhandel te wijzigen in: een maximaal toelaatbaar bruto-vloeroppervlak van 15.000 m² aan detailhandel, een en ander met inachtneming van de volgende bepalingen:
 - a. alvorens van deze bevoegdheid gebruik wordt gemaakt dient op basis van distributie- planologisch onderzoek te worden aangetoond dat een toename van de detailhandelsactiviteiten binnen de daartoe aangewezen bestemmingen is gerechtvaardigd;
 - b. de toepassing van de wijzigingsbevoegdheid mag niet leiden tot een verhoging van het gezamenlijke bruto-vloeroppervlak van alle functies zoals bepaald in de artikelen 5 en 6 en mag evenmin ten koste gaan van het in deze artikelen opgenomen toegestane bruto-vloeroppervlak voor wonen;
 - c. de wijziging mag niet leiden tot een onevenredige aantasting van de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en gebouwen binnen het plangebied;
 - d. voor het overige de hiervoor aangehaalde artikelen en de beschrijving in hoofdlijnen, gemeenschappelijk aan alle bestemmingen als bedoeld in artikel 4 in acht worden genomen;
 - e. voordat burgemeester en wethouders overgaan tot wijziging zal de procedure worden gevolgd zoals opgenomen in artikel 14.

2. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd, overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening het bepaalde in artikel 6 ten aanzien van het maximaal toelaatbare bruto-vloeroppervlak van 17.000 m² ten behoeve van een hotel, vermeerderd met 4.000 m² ten behoeve van vergaderfaciliteiten, geheel of gedeeltelijk te wijzigen in: woondoeleinden, kantoordoeleinden en/of welzijnsvoorzieningen, een en ander met inachtneming van de volgende bepalingen:
 - a. de wijziging mag niet leiden tot een onevenredige aantasting van de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en gebouwen binnen het plangebied;
 - b. voor het overige het hiervoor aangehaalde artikel en de beschrijving in hoofdlijnen, gemeenschappelijk aan alle bestemmingen als bedoeld in artikel 4 in acht wordt genomen;
 - c. voordat burgemeester en wethouders overgaan tot wijziging, zal de procedure worden gevolgd zoals opgenomen in artikel 14.

Artikel 14. Procedureregels voor wijziging van het bestemmingsplan ex artikel 11 WRO

- a. Het ontwerp van het plan tot wijziging ligt gedurende zes weken voor een ieder ter inzage.
- b. Burgemeester en wethouders maken de terinzagelegging tevoren bekend in een nieuwsblad dat in de gemeente wordt uitgegeven of verspreid en voorts op de gebruikelijke wijze.
- c. De bekendmaking houdt mededeling in van de bevoegdheid voor belanghebbenden om gedurende de onder a genoemde termijn mondeling of schriftelijk bij burgemeester en wethouders zienswijzen kenbaar te maken tegen het ontwerp.
- d. Indien zienswijzen kenbaar zijn gemaakt, wordt de beslissing van burgemeester en wethouders met redenen omkleed en aan reclamanten schriftelijk medegedeeld.
- e. Bij het ter goedkeuring aanbieden van het wijzigingsplan aan gedeputeerde staten van Zuid-Holland worden de kenbaar gemaakte zienswijzen overgelegd.
- f. Het bepaalde onder d en e vindt geen toepassing, indien en voor zover gedeputeerde staten in hun besluit tot goedkeuring van het bestemmingsplan hebben omschreven, dat het wijzigingsplan van burgemeester en wethouders geen goedkeuring behoeft, terwijl van zienswijzen tegen de wijziging niet is gebleken.

Artikel 15. Aanpassing bestemming alvorens een wijzigingsplan van kracht is

1. Op de gronden, zoals bedoeld in de artikelen 5 en 6 , nadat toepassing is gegeven aan de in artikel 13 omschreven wijzigingsbevoegdheid mag, behoudens het bepaalde in artikel 14, zolang de wijziging van het bestemmingsplan niet is goedgekeurd, geen aanpassing van het gebruik plaatsvinden.
2. Het bepaalde in het eerste lid is niet van toepassing, indien het gebruik in overeenstemming zal zijn met, dan wel op verantwoorde wijze kan worden ingepast in een vastgesteld gewijzigd plan of een ontwerp daarvoor en tevens vooraf van gedeputeerde staten van Zuid-Holland de verklaring is ontvangen, dat zij tegen de wijziging van het gebruik geen bezwaar hebben.
3. Voor zover het betreft het bepaalde in lid 2, is het bepaalde in artikel 14, sub a tot en met c van overeenkomstige toepassing.

Artikel 16. Strafbepaling

Overtreding van het bepaalde in artikel 11 lid 1 is een economisch delict in de zin van artikel 1a, onder 2 van de Wet op de economische delicten.

Artikel 17. Titel

Deze voorschriften kunnen worden aangehaald onder de naam: "Voorschriften bestemmingsplan Wijnhavenkwartier".

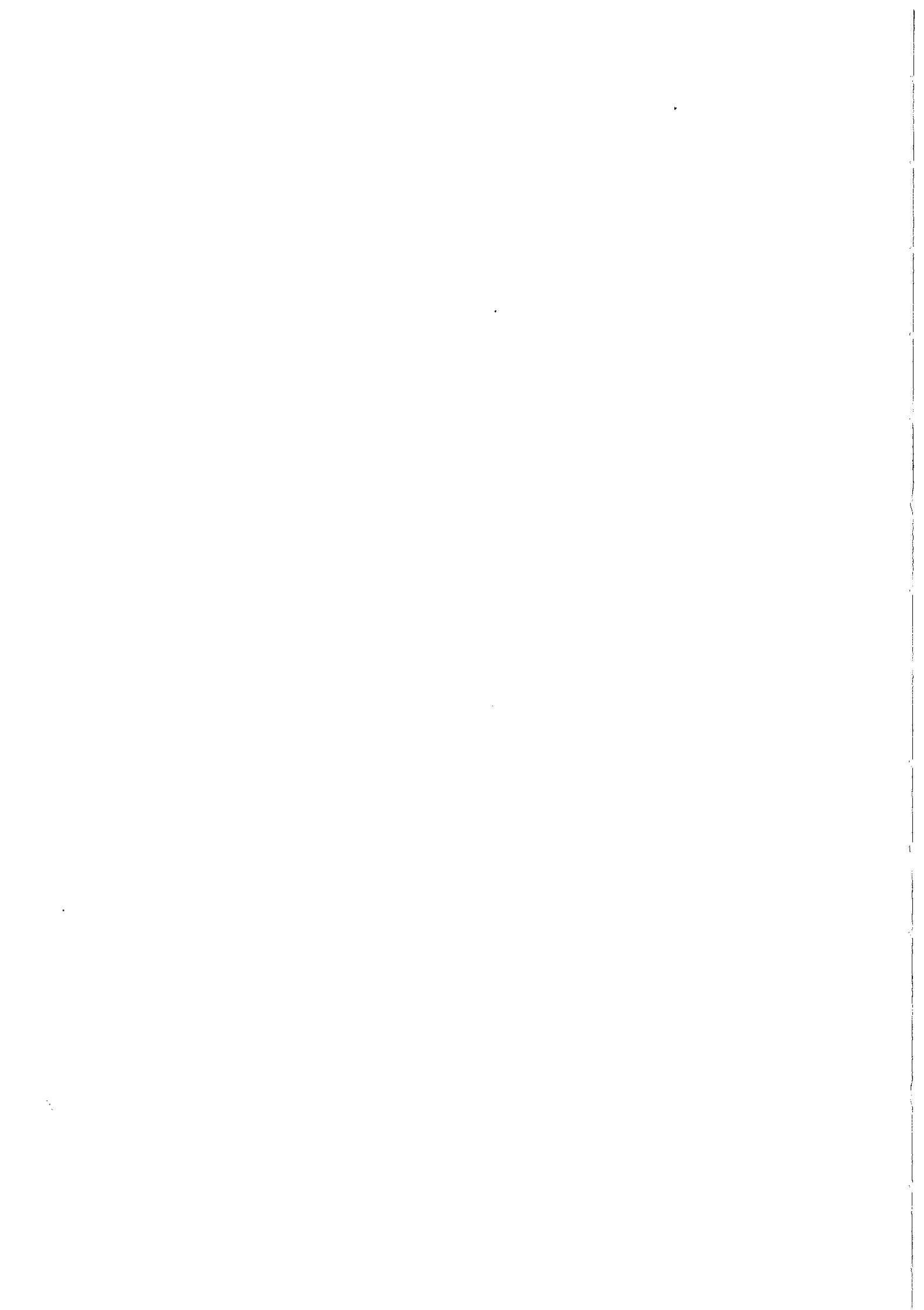
BIJLAGE, behorende bij de voorschriften van het bestemmingsplan:

- Staat van horeca-inrichtingen



Staat van Horeca-inrichtingen

BIJLAGE,
behorende bij de voorschriften van het Bestemmingsplan Wijnhavenkwartier



I	ONDERSCHIED IN HORECA-FUNCTIES	1
1.	Inleiding.....	1
2.	Criteria en jurisprudentie	1
3.	Definities diverse vormen recreatie-inrichtingen.....	2
4.	Toetsingscriteria horeca-inrichtingen	5
5.	Staat van horeca-inrichtingen	6
II	TOELICHTING OP DE BEOORDELING	7



I ONDERSCHIED IN HORECA-FUNCTIES

1. Inleiding

Het bestemmingsplan is een belangrijk instrument, waarbinnen een afweging van ruimtelijke en functionele belangen kan plaatsvinden. De vestiging van horeca-inrichtingen kan worden geregeld door in een bestemmingsplan een kader op te nemen waarbinnen de belangen van de horeca kunnen worden afgewogen tegenover andere belangen, zoals wonen, werken enz.

Bij de opstelling van een dergelijke regeling doet zich het probleem voor dat niet alle factoren, die het onderscheid tussen de diverse vormen van horeca bepalen, niet op voorhand ruimtelijk relevant zijn. Ruimtelijke relevantie is in principe het uitgangspunt bij het opnemen van regels in een bestemmingsplan. In de praktijk zijn door vele gemeenten pogingen gedaan om voor horecafuncties een regeling te ontwerpen in bestemmingsplannen, die voldoet aan de behoefte vanuit de praktijk. Regelmatig echter konden dergelijke regelingen geen (of slechts gedeeltelijk) genade vinden in de ogen van de Kroon.

Uit de jurisprudentie inzake bestemmingsplannen blijkt dat het de gemeenten niet gemakkelijk gemaakt wordt om tot een goede regeling voor horeca in bestemmingsplannen te komen. In de diverse uitspraken is niet duidelijk één lijn te onderscheiden, doch op zich bieden deze op diverse deelaspecten wel voldoende aanknopingspunten om als uitgangspunt voor een nieuwe regeling te dienen.

In het navolgende wordt op een en ander nader ingegaan, wat uitmondt in een aantal definities van te onderscheiden vormen van horeca-inrichtingen en de opzet van een beoordelingssysteem, waarbij aan de hand van een aantal beoordelingscriteria bepaald kan worden tot welke categorie een bepaalde horeca-inrichting gerekend moet worden.

De betreffende criteria zijn vooral gericht op de beoordeling of een concreet horecabedrijf in functioneel opzicht en uit een oogpunt van leefmilieu in een bepaalde mate verstorend kan werken. De mate van verstoring (of het afwezig zijn daarvan) is bepalend voor de indeling in een bepaalde categorie, waarbij categorie I staat voor de lichtste vorm van horeca en categorie IV voor de zwaarste vorm.

2. Criteria en jurisprudentie

Uit bestudering van met name de Kroonjurisprudentie komt t.a.v. de verschillende criteria het volgende naar voren:

- *algemeen:*

De Kroon staat op het standpunt dat het aanbeveling verdient om aan de hand van ruimtelijk relevante criteria onderscheid te maken naar aard en omvang van horeca-inrichtingen, hetgeen uit de toelichting of anderszins zou moeten blijken (KB 13-9-1993, nr.7412, BR 1993, p. 972). Voorts blijkt uit vele uitspraken dat het belangrijk is de gemaakte keuzes in het bestemmingsplan zo volledig mogelijk te onderbouwen;

- *sluitingstijden:*

een te zwaar accent op de sluitingstijd van een horecabedrijf vindt de Kroon niet acceptabel (Koninklijk Besluit, d.d. 20 mei 1992, nr.4381, BR 1992, p.695). Wel werd acceptabel geacht de relatie met winkelsluitingstijden als criterium voor winkelgebonden horeca (Wvd.Vz.Afdeling rechtspraak Raad van State, d.d. 7 september 1987, BR 1988, p.432).

- *overlast:*

alleen overlast als motivering van het onderscheid wordt niet geaccepteerd (Koninklijk Besluit, d.d. 14 juni 1989, nr. 89.014433 BR 1989, p. 830), wel mag overlast als één van de uitgangspunten voor het te maken onderscheid dienen (Koninklijk Besluit, d.d. 25 juni 1993, nr. 5301, BR 1993, p. 711);

- **alcohol:**

naar het oordeel van de Voorzitter van de Afdeling rechtspraak van de Raad van State (23 maart 1993, nr. S03.93.0297) heeft het al dan niet verstrekken van alcohol geen ruimtelijke relevantie.

In het Koninklijk Besluit, d.d. 24 april 1990, nr.90.009936 AB 1990, nr.395, werd door de Kroon dit criterium echter wel aanvaard;

- **geluidhinder:**

o.a. bij laatstgenoemde uitspraak oordeelde de Kroon dat voor het weren van geluidhinder andere instrumenten dan het bestemmingsplan bestaan;

- **kwantitatief:**

beperkingen in kwantitatieve zin, zoals beperking van de oppervlakte en/of het aantal, worden aanvaardbaar geacht. Dit zijn echt ruimtelijk relevante criteria (Koninklijk Besluit, d.d. 24 april 1990, nr. 90.009936, AB 1990, p. 395, Koninklijk Besluit, d.d. 30 januari 1989, nr. 2365, BR 1989, p. 449, Koninklijk Besluit, d.d. 7 februari 1986, nr.15, BR 1986, p. 429 en Koninklijk Besluit, d.d. 11 januari 1990, nr. 90.00342, AB 1990, nr.285).

Naast bovengenoemde criteria zijn er meerdere, die van belang zijn voor een voldoende duidelijk en relevant onderscheid tussen de diverse horecafuncties.

De VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering geeft voor de daarin opgenomen horecafuncties een afstand aan tussen 10 en 30 m1 (de afstand voor geluid buiten beschouwing gelaten). Voor verkeer is voor de meest voorkomende horecafuncties een indice opgenomen van 2, hetgeen blijkens de brochure overeenkomt met "potentieel aanzienlijke emissie of hinder". De verkeersaantrekkende werking heeft betrekking op al het autoverkeer van en naar de inrichting (goederen en personen). "Deze index kan een hulpmiddel zijn bij de planning van de ontsluiting en de parkeervoorzieningen, en kan in dat licht een indicator zijn voor de mogelijke hinder in de omgeving", aldus de toelichting in de brochure. Ook in de jurisprudentie wordt bij diverse uitspraken impliciet uitgegaan van *verkeer* als criterium voor het onderscheid in horecafuncties. Verkeer in de zin van verkeersaantrekkende werking, doch ook t.a.v. parkeerdruk e.d. Ook het verkeer wat wordt veroorzaakt door b.v. afhaalwinkels en maaltijd bezorg-centrales valt daaronder.

- **afsterfregeling:**

in de jurisprudentie is een dergelijke regeling geaccepteerd (Koninklijk Besluit, d.d. 2 oktober 1989, nr. 23944, BR 1990, p.202 en Koninklijk Besluit, d.d. 14 juni 1989, nr. 89.014438, AB 1990 nr.1).

Een afsterfregeling houdt in principe in dat indien een horecafunctie in een pand wordt beëindigd, daarin niet opnieuw een horecafunctie terug mag komen.

3. Definitie diverse vormen recreatie-inrichtingen

Binnen de groep horeca-inrichtingen worden de volgende definitie van horeca-inrichtingen onderscheiden:

- **afhaalwinkel/maaltijdbezorging:**

een inrichting, gericht op de bedrijfsmatige verkoop van al dan niet ter plaatse bereide maaltijden, anders dan voor gebruik ter plaatse, die door de kopers ter plaatse worden afgehaald, dan wel door de verkoper bij de koper thuis worden bezorgd. Een *traiteur* wordt met een afhaalwinkel/maaltijd-bezorging gelijkgesteld.

- **broodjeszaak:**

een inrichting, gericht op de verkoop, veelal voor gebruik ter plaatse van al dan niet ter plaatse bereide kleine maaltijden en etenswaren, in combinatie met de verkoop van overwegend niet-alcoholische dranken, met een in het algemeen gespreide bezoekersfrequentie tussen 7.00 uur en 19.00 uur, waarbij de bedrijvigheid zich binnen de lokaliteit voltrekt, waarbij de consumpties voornamelijk zittend worden genuttigd en het percentage van de totale vloeroppervlakte wat als zitruimte fungeert minimaal 40% is.

Een *croissanterie, lunchroom, patisserie en konditorei* worden met een broodjeszaak gelijkgesteld.

- **café:**

een inrichting, gericht op het bedrijfsmatig, voor gebruik ter plaatse, aan de gebruiker verstrekken van alcoholische en niet-alcoholische dranken, eventueel in combinatie met het verstrekken van al dan niet ter plaatse bereide kleine etenswaren. Het accent ligt op de verkoop van alcoholische dranken. Een dansvloer van minder dan 10 m² is toegestaan.

Een *bar, pub, taverne, grand café en eetcafé* worden met een café gelijkgesteld.

- **cafeteria/snackbar:**

een inrichting, gericht op het bedrijfsmatig, voor zowel gebruik ter plaatse als elders, verkopen aan de gebruiker van al dan niet ter plaatse bereide etenswaren, in combinatie met de verkoop van overwegend niet-alcoholische dranken. Een *shoarmazaak* wordt met een cafeteria gelijkgesteld.

- **koffiehuis:**

een inrichting, gericht op het bedrijfsmatig, voor gebruik ter plaatse aan de gebruiker verstrekken van niet-alcoholische dranken, in combinatie met de verkoop van niet ter plaatse bereide kleine etenswaren. Het accent ligt op de verkoop van niet-alcoholische dranken.

Een *theehuis, coffeeshop* (geen verkoop van drugs) *en poolcentrum* worden met een koffiehuis gelijkgesteld.

Noot:

Bij deze definitie wordt opgemerkt dat met name de term coffeeshop in de praktijk ook veel wordt gebezigd als aanduiding voor inrichtingen waar softdrugs worden verkocht. Daarom is in de definitie tot uitdrukking gebracht dat daaronder niet begrepen zijn de inrichtingen waar softdrugs verkrijgbaar zijn.

- **discotheek:**

een inrichting, gericht op het bedrijfsmatig bieden van gelegenheid tot dansen op mechanische en/of levende muziek op een dansvloer van meer dan 10 m² en het verstrekken van alcoholische en niet-alcoholische dranken.

- **hotel:**

een inrichting, gericht op het bedrijfsmatig verstrekken van logies, waarvan de exploitatie al dan niet geschiedt in combinatie met andere vormen van horeca, zoals café, restaurant, zalenexploitatie en/of discotheek.

- **ijssalon:**

een inrichting, gericht op het bedrijfsmatig, voor zowel gebruik ter plaatse als elders, aan de gebruiker verstrekken van al dan niet ter plaatse bereid consumptie-ijs met toebehoren, al dan niet in combinatie met het verstrekken van niet-alcoholische dranken.

- **ontmoetingscentrum:**

een inrichting, gericht op het bieden van gelegenheid tot het leggen van contacten tussen personen, welke daartoe veelal in clubverband of anderszins georganiseerd verenigd zijn.

Een *studentensociëteit* wordt met een ontmoetingscentrum gelijk gesteld.

- **restaurant:**

een inrichting, gericht op het bedrijfsmatig, voor gebruik ter plaatse, verstrekken van al dan niet ter plaatse bereide etenswaren, in combinatie met het verstrekken van alcoholische en niet-alcoholische dranken. Het accent ligt op de verkoop van ter plaatse bereide etenswaren; de bezoekersfrequentie is in het algemeen gespreid tussen 17.00 uur en 24.00 uur, waarbij de bedrijvigheid zich binnen de lokaliteit voltrekt, de consumpties voornamelijk zittend worden genuttigd en het percentage van de totale vloeroppervlakte dat als zitruimte fungeert minimaal 70% is.

Een *petit-restaurant, restauratie, crêperie, pannenkoekenhuis en poffertjeszaak* worden met een restaurant gelijkgesteld.

- **zalenexploitatie:**

een inrichting, gericht op het bedrijfsmatig bieden van gelegenheid tot het houden van vergaderingen, recepties, bruiloften en partijen.

Noot:

Als handleiding bij het te maken onderscheid in de diverse horeca-functies zijn enkele beleidsnotities en criteria vastgesteld. De noodzaak daartoe werd onder meer gevormd door pogingen van aanvragers om de regelgeving te omzeilen. Het betreft de beleidsnotitie Toetsing LMV/APV bij aanvragen Verenigingen en Stichtingen; via toetsing aan deze notitie worden horeca-activiteiten zoveel mogelijk onderscheiden van welzijnsactiviteiten en wordt voorkomen dat onder een welzijnsvlag een horecabedrijf wordt geëxploiteerd, in strijd met de van toepassing zijnde regelgeving.

Voorts zijn er restaurantcriteria en criteria voor dag horeca opgesteld. Via de eerste wordt getoetst of sprake is van een restaurant of van een andere horecagelegenheid waar voedsel wordt verstrekt. In de tweede zijn criteria en voorwaarden gegeven, waaronder zogenaamde "horeca-dagzaken" alcoholhoudende dranken mogen verstrekken.

4. Toetsingscriteria horeca-inrichtingen

Om te kunnen komen tot een indeling van de horeca-inrichtingen in categorieën, is het nodig de diverse vormen van horeca-inrichtingen te toetsen/beoordelen op hun functioneren, zulks in relatie tot de verschillende omgevingstypen waar dergelijke bedrijven voorkomen.

Uit de jurisprudentie blijkt niet duidelijk welke criteria gehanteerd mogen worden bij de opzet van een bestemmingsregeling en het daarvoor benodigde onderscheid tussen horeca-inrichtingen.

Wel is duidelijk dat een bestemmingsregeling ruimtelijk relevante criteria dient te bevatten. Regelingen die met name waren gebaseerd op criteria als het al dan niet schenken van alcohol of openingstijden of overlast, konden in het verleden de toets der kritiek niet doorstaan, hetgeen uit diverse Koninklijke Besluiten blijkt.

Deze laatstgenoemde aspecten kunnen echter wel een rol spelen bij de beoordeling van horeca-inrichtingen in hoeverre deze invloed hebben op hun omgeving en of deze horeca-inrichtingen zich daarmee verdragen. Deze vraag op zich is in ruimtelijk opzicht zeer relevant, omdat in een bestemmingsplan de gewenste ruimtelijke en functionele ontwikkelingen worden vastgelegd. Ontwikkelingen (dus ook functies) die in strijd zijn met de gewenste, worden in een bestemmingsplan verboden, c.q. niet mogelijk gemaakt. Het bestemmingsplan vormt een wisselwerking van de functionele mogelijkheden in het plangebied met de gewenste of te handhaven ruimtelijke kwaliteit.

Vanuit de ervaringen in Den Haag met het beleid ten aanzien van horeca-inrichtingen zoals dat gevoerd wordt vanuit de Leefmilieuverordeningen, APV en andere regelgeving, zijn de volgende toetsingscriteria opgesteld:

1. Aard van van de aangeboden producten		Punten
a.	niet alcoholische dranken en/of ijs	3
b.	niet ter plaatse bereide kleine etenswaren	5
c.	wel ter plaatse bereide etenswaren	8
d.	alcoholische dranken en/of alcoholische dranken afzonderlijk verkrijgbaar	15
2. Bezoekersfrequentie:		
a.	parallel aan openingstijden winkels (tussen 07.00 uur en 19.00 uur en 1 x per week tot 22.00 uur)	5
b.	overdag en/of >s-avonds (niet na 01.00 uur)	15
c.	>s-avonds en na 01.00 uur	20
3. Plaats waar het publiek zich ophoudt:		
a.	binnen de inrichting	5
b.	mede buiten en in de directe omgeving van de inrichting	10
c.	voornamelijk buiten de inrichting	20
4. Verkeersaantrekkende werking:		
a.	geen eigenstandig verkeer	0
b.	wel eigenstandig verkeer	5
c.	wel eigenstandig verkeer van zowel bezoekers als bezorgers	10
5. Dansgelegenheid:		
a.	dansvloer van < 10 m ²	5
b.	dansvloer van > 10 m ²	10

5. Staat van horeca-inrichtingen

Toepassing van de toetsingscriteria leidt tot de volgende staat van horeca-inrichtingen:

Soort horecabedrijf	criteria	1	2	3	4	5	totaal	categorie
1. afhaalwinkel/maaltijdbezorging		8	15	10	10	0	43	III
2. broodjeszaak openingstijden:	a	5	5	10	0	0	20	I
	b	5	15	10	5	0	35	II
	c	5	20	10	5	0	40	III
3. café openingstijden: met dansvloer: - < 10 m ² : + 5 punten - > 10 m ² : + 10 punten	a	15	5	10	0	0	30	II
	b	15	15	10	5	0	40	III
	c	15	20	10	5	0	45	III
4. cafetaria/snackbar openingstijden:	a	5	5	10	5	0	25	I
	b	5	15	10	5	0	35	II
	c	5	20	10	5	0	45	III
5. koffiehuis		5	15	10	5	0	35	II
6. discotheek		15	20	10	5	10	60	IV
7. hotel: - met café en/of restaurant - met zalenexploitatie - met discotheek		0	15	5	5	0	25	I
		15	15	5	5	0	40	III
		15	15	5	5	10	50	IV
		15	20	10	5	10	60	IV
8. ijssalon openingstijden:	a	3	5	20	0	0	28	I
	b	3	15	20	5	0	43	III
	c	3	20	20	5	0	48	III
9. ontmoetingscentrum		15	15	5	5	5	45	III
10. restaurant		8	15	5	5	0	33	II
11. zalenexploitatie		15	15	5	5	10	50	IV

Categorie-indeling:

- < 30 punten: categorie I
- 30 < 40 punten: categorie II;
- 40 < 50 punten: categorie III;
- 50 punten en meer: categorie IV.

Indien binnen één recreatie-inrichting sprake is van meerdere bedrijfs-soorten en/of van andere combinaties van bedrijfsoorten dan is aangegeven, wordt voor de puntentoebedeling en de categorie-indeling uitgegaan van de zwaarste bedrijfsoort.

II TOELICHTING OP DE BEOORDELING

Bij de beoordeling en de daarmee samenhangende toedeling van punten is per criterium waaraan getoetst wordt, slechts op één onderdeel getoetst. Indien meerdere deelcriteria van toepassing zijn, zijn punten toebedeeld volgens het onderdeel met de meeste punten.

Bij het toekennen van de punten is er van uitgegaan dat men in het algemeen weinig overlast ondervindt van inrichtingen waarvan de sluitingstijden ongeveer gelijklopen met de openingstijden van winkels.

Uitgangspunt daarbij is een openingstijd van maximaal 07.00 uur tot 19.00 uur en 1 x per week (op de huidige koopavond) tot maximaal 22.00 uur. Deze inrichtingen hebben in de staat bij het 2e criterium: bezoekersfrequentie 5 punten toegekend gekregen.

Late openingstijden daarentegen zijn zwaar gewaardeerd: voor openingstijden na 01.00 uur worden 20 punten toegekend. Daarmee wordt tot uitdrukking gebracht dat deze bedrijven in zijn algemeenheid een forse uitstraling hebben naar de (woon)omgeving.

Met name discotheken kenmerken zich door een in het algemeen hoge bezoekersfrequentie gedurende de late avonduren en de nacht. De invloed van een dergelijke inrichting op de omgeving doet zich daarom in verhevigde mate voelen.

Het afzonderlijk verkrijgbaar zijn van alcoholische drank en/of de nadruk in de bedrijfsvoering op de verstrekking van alcoholische drank (zoals bij café=s) is eveneens zwaar gewaardeerd met 10 punten. De invloed van een dergelijke inrichting op de omgeving wordt, naast het komen en gaan van de bezoekers, vooral ook veroorzaakt door de combinatie van alcoholgebruik en het regelmatig daarmee samenhangende uitbundige gedrag van bezoekers.

Horeca-inrichtingen, waar alcoholische dranken uitsluitend of in hoofdzaak met ter plaatse bereide etenswaren te verkrijgen zijn (zoals restaurants), hebben een minder zware waardering gekregen vanuit de ervaring dat in deze bedrijven veel minder alcoholische dranken worden genuttigd dan in bedrijven die in hun bedrijfsvoering vooral gericht zijn op de verkoop van alcoholische dranken. Dit heeft in de invloed naar buiten op de omgeving een positief effect.

Bij een aantal inrichtingen komt het nogal eens voor dat met name kleine etenswaren en ijsproducten, buiten de inrichting worden genuttigd. Bovendien trekken dit soort inrichtingen ook regelmatig publiek aan dat buiten de inrichting rondhangt. Vooral in de late avonduren en >s-nachts vindt bezoek plaats na bezoek aan b.v. een bioscoop, na cafébezoek of na bezoek aan een andere gelegenheid, waar alcoholhoudende dranken worden geschonken.

Afhankelijk van de mate waarin het publiek zich buiten de inrichting ophoudt, gaat daar een zeer negatieve invloed vanuit naar de omgeving. Dit punt is daarom redelijk zwaar beoordeeld in de puntentoekenning.

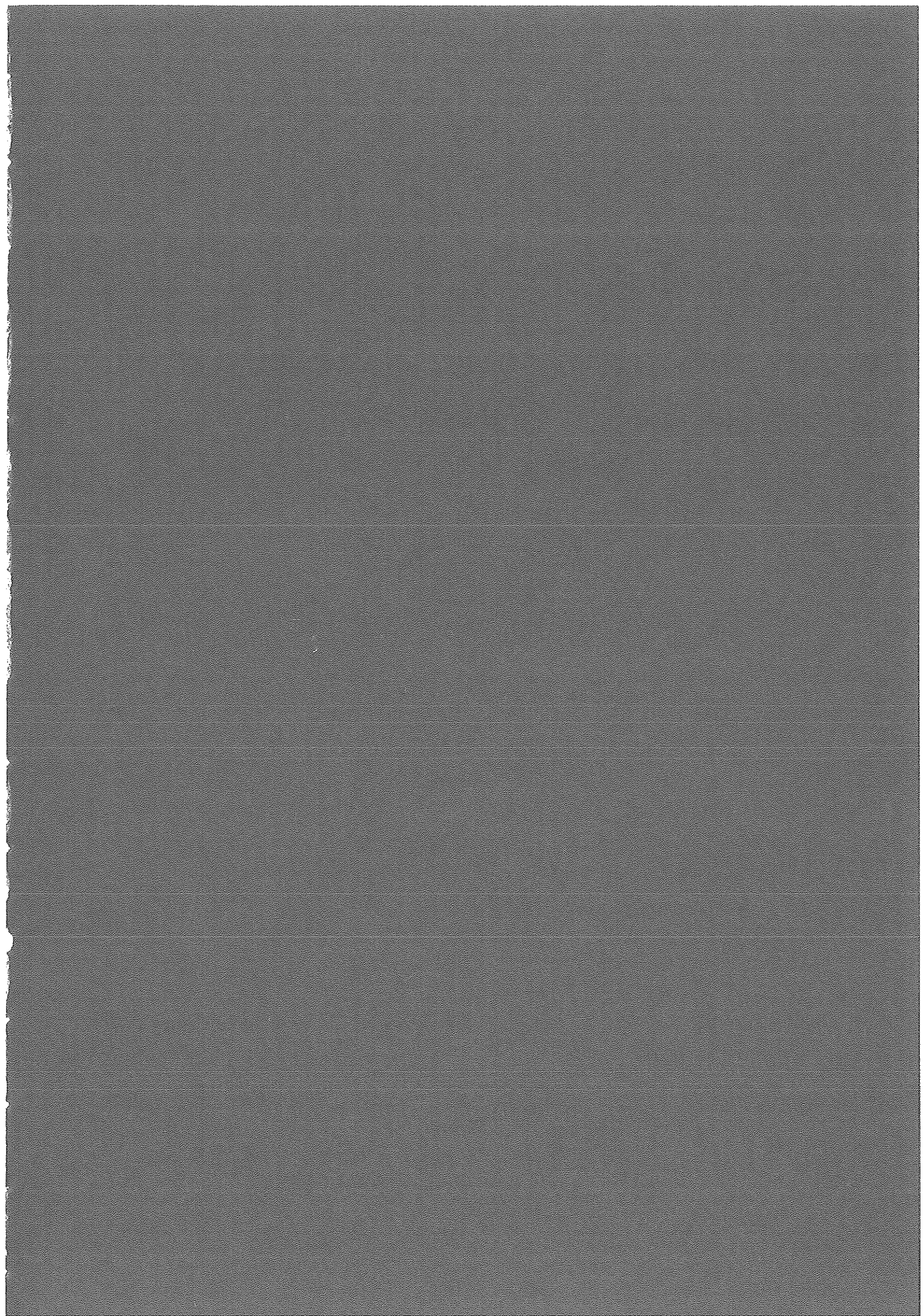
De verkeersaantrekkende werking doet zich met name voor bij inrichtingen zoals een afhaalwinkel/maaltijdbezorging. Bij horeca die alleen overdag open is, is er hoofdzakelijk vanuit gegaan dat deze geen eigenstandig verkeer veroorzaken. M.a.w. de bezoekers bevinden zich toch al in de omgeving, b.v. voor winkelbezoek.

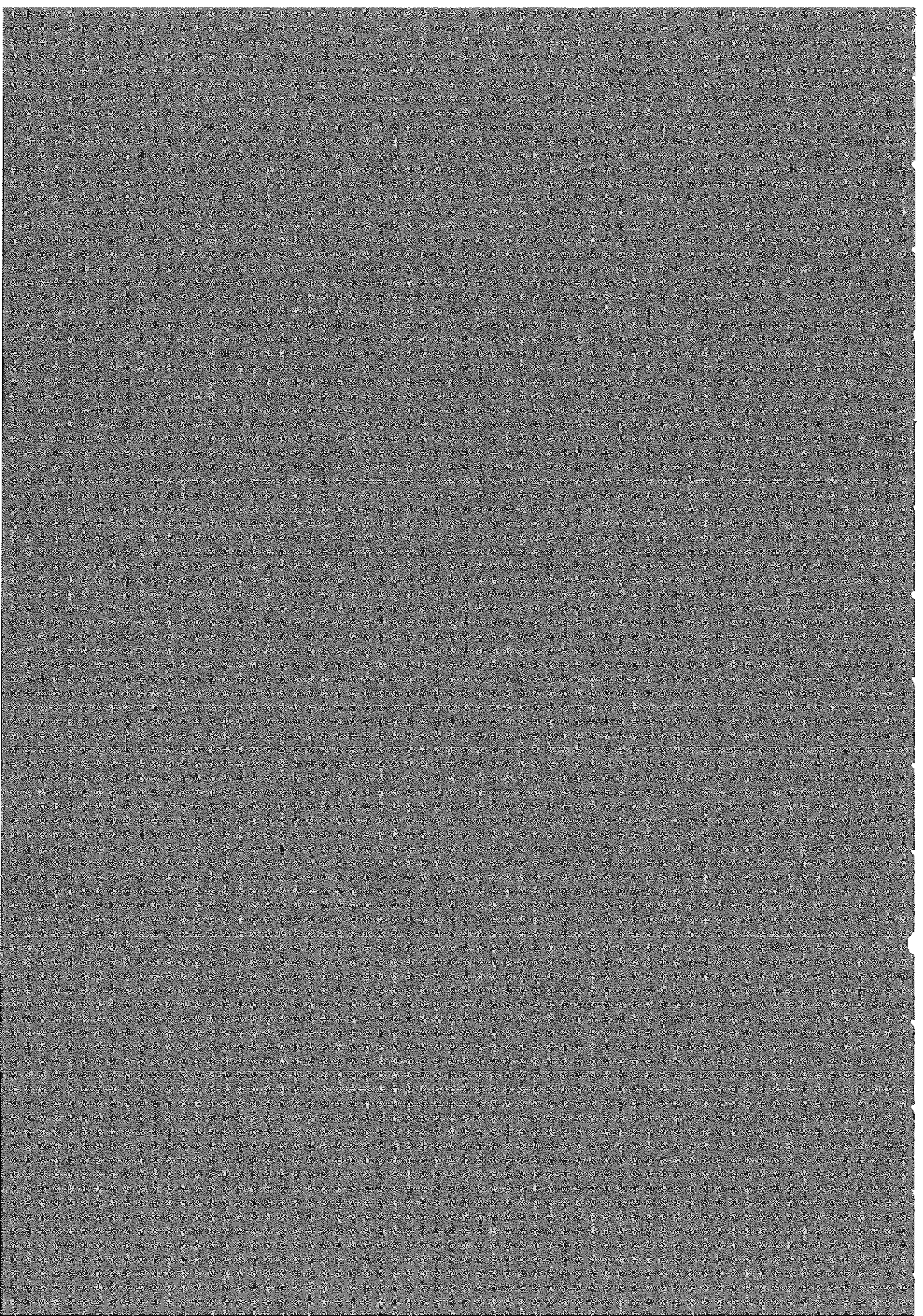
Indien naast bezoekers tevens sprake is van bezorgers, dan zijn daarvoor extra punten toebedeeld.

Conform het bestaande beleid, zoals vastgelegd in o.a. de Nota Horeca Binnenstad, is onderscheid gemaakt in de omvang van een dansgelegenheid middels de oppervlakte van de dansvloer. Het onderscheid ligt bij een oppervlakte van meer of minder dan 10 m².

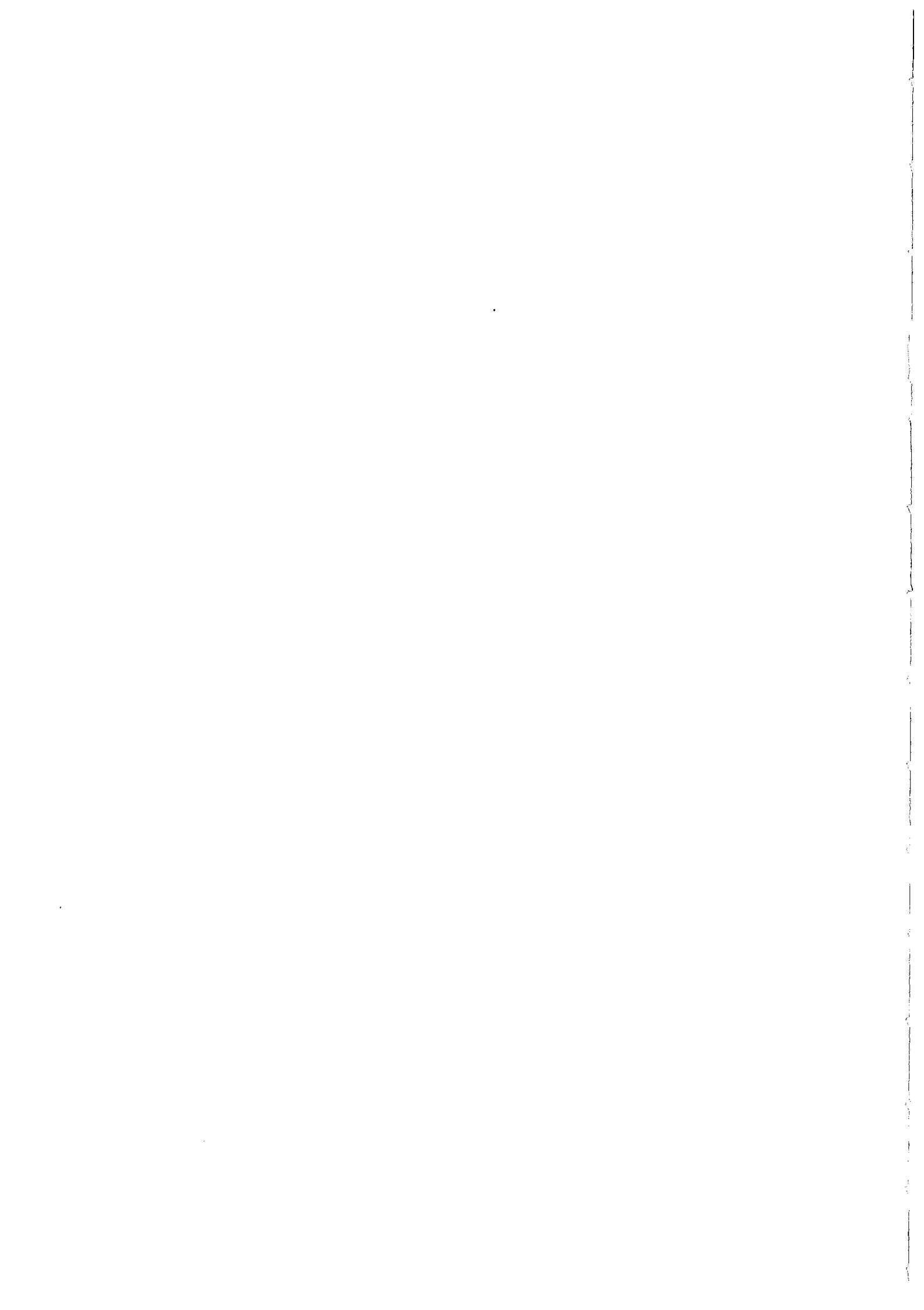
In de definitie van de diverse horeca-inrichtingen is aangegeven welke activiteiten gelijkgesteld worden met de in de staat van horeca-inrichtingen genoemde horeca-inrichtingen.







BESLUITEN E.D.





Voorstel van het college inzake vaststelling Bestemmingsplan Wijnhavenkwartier.

Inleiding

Bij raadsmededeling, d.d. 28 november 2006, kenmerk rm 2006.233, heeft het college de raad toegezonden het Ontwerp-bestemmingsplan Wijnhavenkwartier. Het plangebied is gelegen tussen de Turfmarkt, de Zwarteweg, de Schedeldoekshaven en het Spui. Den Haag Nieuw Centrum, waarvan het plangebied deel uitmaakt, is strategisch gelegen tussen aan de ene kant de binnenstad met het kernwinkelgebied en aan de andere kant het Centraal Station en de Utrechtsebaan, die de verbinding vormt met de snelwegen. Kwaliteitsverbetering van dit gebied is één van de speerpunten van beleid. Beoogd wordt het centrum van Den Haag meer dynamiek te geven en te laten functioneren als hart van de stad. De vernieuwing van het Wijnhavenkwartier, zoals het onderhavige plangebied wordt aangeduid, biedt in breder perspectief kansen voor het hele centrumgebied en levert een versterking op van de regionale functie van de binnenstad. De vernieuwing van het Haagse centrum is niet plotsklaps in gang gezet. In de nota 'Hart voor Den Haag' uit 1989 was reeds gesteld dat de stad een stevige impuls nodig had om goed te kunnen blijven functioneren. Onder meer door het verdwijnen van nog al wat werkgelegenheid naar de randen van de stad brokkelde het fundament van de binnenstad af. Een van de doelstellingen was daarom het terugbrengen van de economie naar de binnenstad. Het streven van de gemeente is er op gericht om het wonen en werken terug te brengen naar een plek dicht tegen het historisch centrum en tevens (mede hierdoor) de winkelfuncties te verbeteren. Met de bouw van het Stadhuis en de Resident is hiertoe reeds een belangrijke aanzet gemaakt. Zo voltrekt zich inmiddels geleidelijk aan een stedelijke vernieuwingsoperatie die Den Haag op vele fronten een krachtiger centrum geeft. Het accent van dit plan ligt nadrukkelijk op stedenbouwkundige kwaliteit in combinatie met een gemengd stedelijk karakter. De Turfmarkttroute is de voornaamste route voor langzaam verkeer tussen de polen Den Haag Centraal en de Spuimarkt, maar momenteel mist dit gebied de gewenste kwaliteit en uitstraling. Deze entree van de Haagse binnenstad heeft immers een belangrijke ondersteunende en aanloopfunctie voor de verschillende deelgebieden die in de loop van de tijd zijn ontstaan.

De herontwikkeling van de locaties Zwarte Madonna en van de ministeries van Justitie en Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties heeft voor de stad een hoge prioriteit. Aangezien het Rijk aanzienlijk moet gaan investeren in beide ministeries is er een mogelijkheid om een enorme stedenbouwkundige kwaliteitsverbetering aan te brengen in de huidige situatie, waarbij de Turfmarkttroute en de Schedeldoekshaven - als entree van de stad - een nieuwe impuls kunnen krijgen in samenhang met de ontwikkelingen rond het Centraal Station. Daarmee kan ook worden voldaan aan de behoefte aan meer en hoogwaardiger woningen in het centrum. Daarnaast moet een betere benutting van het Wijnhavenkwartier worden gezien in samenhang met diverse bouwplannen die momenteel worden opgestart ten behoeve van de Rivierenbuurt. Bij de ontwikkeling van het plan is in programmatisch opzicht aansluiting gezocht op het bestaande gemeentelijk beleid, zoals verwoord in diverse themanota's. De Turfmarkttroute wordt verder ontwikkeld met aan kantoorwerk gerelateerde functies, zoals persoonlijke en zakelijke dienstverlening aan de kant van de ministeries aan de Zwarteweg en horeca, cultuur en detailhandel aan de kant van de Spuimarkt bij de Wijnhaven. Deze route moet niet alleen passanten aanspreken, maar kan door zijn lengte en voorzieningenniveau ook uitstekend als zelfstandige trekker fungeren voor diverse doelgroepen. Het Wijnhavenkwartier wordt ingericht als een center of services, een gemakzone. Allerlei vormen van service op maat passen binnen dit concept. Zo onderscheidt deze zone zich van andere gebieden in de omgeving en vormt zij een aanvulling op het stedelijk aanbod. In het plan wordt uitgegaan van een gevarieerd aanbod aan functies zoals wonen, werken, uitgaan, sporten, winkelen en cultuur in een hoge dichtheid en met een grote mate van functiemenging.

Overleg en procedure

- Overleg en inspraak

Op 4 juli 2006 is het voorontwerp-bestemmingsplan toegestuurd aan de overlegpartners, waaronder de wijkvereniging, bewonersorganisatie, ondernemers- en winkeliersverenigingen en overige bij het plan betrokken instanties (rijk, provincie, Hoogheemraadschap, nutsbedrijven, enz.). De VROM Inspectie, de Provincie Zuid-Holland en het Hoogheemraadschap Delfland hebben laten weten met het bestemmingsplan te kunnen instemmen. Het voorontwerp-bestemmingsplan heeft tezamen met het Milieueffectrapport, het geluidrapport en ontheffingsverzoek van 13 juli tot en met 23 augustus 2006 ter inzage gelegen. Op 9 augustus 2006 is een informatie-/inspraakbijeenkomst gehouden. Het verslag van deze bijeenkomst is als bijlage bij de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan gevoegd.

Omtrent het gevoerde overleg en de gevolgde inspraakprocedure kan het volgende worden opgemerkt. Het ontwerp bestemmingsplan gaat in hoofdstuk 7 eerst in op de reacties die naar aanleiding van de milieueffectrapportage zijn ingekomen. Dit betreft het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. en een viertal brieven van derden. In het toetsingsadvies staat vermeld dat het renovatiealternatief op onderdelen (met name voor wat betreft sloop- en bouwafval) beter scoort. Ook wordt hierin aandacht gevraagd voor de verkeersoverlast tijdens de bouw voor de omgeving. De Commissie constateert dat voor de berekeningen van de luchtkwaliteit geen rekening is gehouden met hoogbouw, waardoor een betere verspreiding van lucht plaatsvindt. De wijziging van het stadsbeeld is wel goed omschreven in het MER, maar is niet wetenschappelijk onderbouwd.

In de reactie van het college wordt bevestigd dat uit het MER niet helder blijkt dat het renovatiealternatief tijdens het sloop- en bouwproces beter scoort dan het planalternatief. Dit betreft een tijdelijk effect. De uiteindelijke keuze voor het planalternatief is echter gemaakt na afweging van alle milieubelangen en is ook medebepaald door de stedenbouwkundige kwaliteitsverbetering die kan worden behaald. Daarnaast gaat ook vanuit bedrijfseconomische en programmatische overwegingen de voorkeur uit naar het planalternatief. Bepalingen die er toe dienen om overlast tijdens de bouw voor de omgeving tegen te gaan, zijn o.a. opgenomen in de sloop- en bouwvergunningen (sloop- en bouwveiligheidsplan), alsmede in de opbrekvergunningen. Het rekenprogramma voor de luchtkwaliteit houdt geen rekening met de hoogte van gebouwen. In het bestemmingsplan is uitgebreid ingegaan op de bebouwing in relatie tot het beschermde stadsgezicht.

De opmerkingen van derden zijn vooral gericht op de hoogbouw, overlast tijdens de bouw, het niet formuleren van een Meest Milieuvriendelijk alternatief en andere interpretatie van de uitkomsten van het MER en het niet voldoende onderzoek doen naar alternatieven.

Hierop is aangegeven dat in het bestemmingsplan uitvoerig wordt ingegaan op de bouwhoogte in relatie tot de historische stad. Hierin wordt o.a. verwezen naar de Hoogbouwvisie, consultaties met deskundigen en visualisaties van de bebouwing in relatie met het beschermde stadsgezicht. Hinder tijdens de bouw heeft vooral betrekking op de uitvoering. In het Wijnbouwoverleg is dit een vast onderwerp van gesprek. De bewonerscommissie die dit onderwerp heeft aangesneden zal hiervoor voortaan worden uitgenodigd. In het MER zijn twee Meest Milieuvriendelijke Alternatieven omschreven. Bij het interpreteren van bepaalde uitkomsten is altijd discussie mogelijk. Bepalend is of het MER voldoende basis biedt voor besluitvorming en de feitelijke informatie die het MER zelf bevat en welke in de onderzoeksrapporten is vastgelegd. De Commissie m.e.r. acht deze informatie voldoende om te komen tot een goed afgewogen besluit. In het MER is op een goede manier omgegaan met de ontwikkeling van alternatieven, passend binnen de vastgestelde richtlijnen. Dit wordt bevestigd door het advies van de Commissie m.e.r..

De reacties die bij het externe overleg en de gehouden inspraak zijn ingekomen hebben vooral betrekking op parkeren (zowel teveel als te weinig), het betrekken van het Stadsgewest bij wijziging van het metrage detailhandel, de luchtkwaliteit, de vraag naar een regeling voor nadeelcompensatie, de waardevermindering die optreedt als gevolg van de planontwikkelingen, de aantasting van de historische stad en de effecten van de bebouwing qua bezonning en windhinder.

In de beantwoording van deze aspecten is voor het parkeren ingegaan op het parkeerbeleid, de geldende parkeernormen, het medegebruik van omliggende garages, waarbij sprake is van een bepaalde mate van overcapaciteit en het gegeven dat het aantal openbare parkeerplaatsen niet meer zal zijn dan het huidige aantal openbare parkeerplaatsen. Ten aanzien van de detailhandel geldt dat het Stadsgewest bij wijziging van het plan dient te worden geraadpleegd. Uit luchtkwaliteitonderzoek is gebleken dat de luchtkwaliteit ter plaatse niet verslechtert. Op een aantal plaatsen worden de grenswaarden uit het Blk2005 overschreden, maar de planontwikkeling leidt daar voor de betreffende stoffen niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Op het punt van de nadeelcompensatie is benadrukt dat er naar verwachting geen onevenredige schade zal ontstaan omdat de Turfmarktroute toegankelijk blijft als voornaamste wandelroute, de werkzaamheden geen uitvoering van een overheidstaak betreffen en dat het project, mits zorgvuldig wordt omgesprongen met ieders belangen, niet wezenlijk afwijkt van andere projecten zoals de bouw van het Stadhuis, Hoftoren, Min. VROM, toren Rijkswijkseplein en projecten in het Beatrixkwartier. Voor waardevermindering van eigendommen is op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening een zelfstandige procedure mogelijk (planschade). De inpassing van de hoogbouw in relatie tot de historische stad is hierboven ook al genoemd. Er wordt hierbij verwezen naar de Hoogbouwvisie, de consultaties met deskundigen, de gemaakte fotomontages en reeds in gang gezette ontwikkelingen in de directe omgeving die tot de huidige hoogteopbouw hebben geleid. Naar aanleiding van de bezonningsonderzoeken is het bestemmingsplan aangepast. In het middelste bouwblok is gekozen voor een olopemde bouwhoogte en de nabijgelegen toren aan de Turfmarkt is verschoven richting de theaters.

Hierdoor treedt er over het geheel genomen geen verslechtering op in de bezonningssituatie van de aan de Turfmarkt gelegen woningen. Uit de windonderzoeken is gebleken dat er geen windgevaar optreedt.

- *Provincie Zuid Holland directie Ruimte en Mobiliteit, Afdeling Ruimte en Wonen*

In de gecoördineerde reactie van alle betrokken directies van de provincie van 20 juli 2006 is aangegeven dat het voorontwerp bestemmingsplan in overeenstemming is met het provinciaal ruimtelijk beleid. Een specifieke verklaring van geen bezwaar voor bouwen en gebruik overeenkomstig het in procedure zijnde bestemmingsplan is mogelijk indien ook de VROM-inspectie daarmee akkoord gaat. Deze verklaring is vervolgens op 26 juli 2006 afgegeven, nadat de VROM-inspectie op 20 juli 2006 had aangegeven met de afgifte van de specifieke verklaring van geen bezwaar te kunnen instemmen.

- *Procedure*

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft van 15 december 2006 t/m 25 januari 2007 voor een ieder ter inzage gelegen in het Gemeentelijk ContactCentrum. Omtrent het ontwerpplan zijn zienswijzen ingediend. Deze liggen voor de raadsleden in de leeskamer ter inzage. Gelet op de Wet op de Ruimtelijke Ordening moeten reclamanten in de gelegenheid worden gesteld hun zienswijze mondeling aan de raad toe te lichten. Gelet op het gestelde in de Wet op de Ruimtelijke Ordening zal de beslissing van de raad over vaststelling van het Bestemmingsplan Wijnhavenkwartier en de afdoening van de zienswijzen in de raadsvergadering van 24 mei 2007 moeten worden genomen. Daartoe biedt het college de raad hierbij het ontwerp-bestemmingsplan ter vaststelling aan. Het plan bestaat uit één kaart S 10348, de voorschriften en gaat vergezeld van een toelichting met bijlagen. Ter besparing van de kosten is het plan - bij bovenvermelde raadsmededeling, d.d. 28 november 2006 (rm 2006.233) reeds toegezonden- niet opnieuw bijgevoegd.

Ingekomen zienswijze

<u>Reg. nr.</u>	<u>Naam en adres</u>
Ra 11/2007	Stichting Rechtsbijstand, Postbus 10100, 5000 JC Tilburg, namens mevrouw C.D.N. van Vugt, Muzenplein 83 te Den Haag
Ra 12/2007	Turfmarkt Ondernemers Platform, Turfmarkt 6, 2511 CA Den Haag
Ra 13/2007	Stichting Binnenstad Den Haag, Buitenhof 47, 2513 AH Den Haag
Ra 14/2007	Vereniging Singelpingel, Kranestraat 74, 2512 AE Den Haag
Ra 15/2007	SRK Rechtsbijstand, Postbus 3020, 2700 LA Zoetermeer, namens de heer en mevrouw Kesber, Muzenplein 89 te Den Haag
JZ/2007.8	de heer M.A.N. van de Wallen en mevrouw E.F.G. van der Wallen-Schimmel, Muzenplein 52, 2511 GC Den Haag
JZ/2007.10	mevrouw mr. J.I.M. van Abeelen, Muzenplein 50, 2511 GC Den Haag
JZ/2007.11	de heer ir. drs. M. van Middelkoop, Muzenplein 51, 2511 GC Den Haag
JZ/2007.22	Café van Beek, Turfmarkt 6, 2511 CA Den Haag
JZ/2007.23	de heer. J. Berends, Turfmarkt 122, 2511 DH Den Haag
Ra 20/2007	Eneco energie, Infra, Netten en aansluitingen, Postbus 516, 2600 AM Delft

Ontvankelijkheid zienswijzen

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft van 15 december 2006 t/m 25 januari 2007 voor een ieder ter inzage gelegen. De zienswijze Ra 20/2007 is gedateerd op 1 februari 2007 en ná afloop van de terinzagelegging ingekomen (7 februari 2007). Deze zienswijze is niet-ontvankelijk. De overige zienswijzen zijn tijdig ingekomen en voldoen aan de wettelijke vereisten.

Behandeling zienswijzen

Ra 11/2007: Stichting Rechtsbijstand, namens mevrouw C.D.N. van Vugt, Muzenplein 83 te Den Haag.

Er is niet voldoende parkeergelegenheid. Door de komst van extra voorzieningen wordt dit effect versterkt. In het plangebied zijn ca. 1.900 parkeerplaatsen nodig. Dit moet in het plan zelf worden opgelost en dubbelgebruik doet daar niets aan af. De parkeerbehoefte neemt meer toe dan de voorziene uitbreiding van het aanbod (ca. 1.400 parkeerplaatsen). Hierdoor is sprake van een tekort van 500 parkeerplaatsen. Het oplossen van de parkeerbehoefte door middel van bouwplannen is in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Door de toename van het aantal bewoners en werkplekken neemt ook het aantal verkeersbewegingen toe. Het bestemmingsplan voorziet in onvoldoende mogelijkheden om het gebied te ontsluiten. Er is sprake van een aantasting van het woongenot. Vanuit de woontoren is er zicht op de woning aan het Muzenplein 83. Hierdoor wordt de privacy aangetast. De voorziene torens in het plangebied beperken de toetreding van zonlicht tot voormelde woning. Dit is niet onderzocht in het uitgevoerde bezonningsonderzoek. Verzocht wordt op dit alsnog te onderzoeken. Ook wordt het uitzicht over Den Haag en bij mooi weer zelfs op de skyline van Rotterdam aangetast. Door de uitvoering van de plannen voor het Wijnhavenkwartier wordt gevreesd voor een waardedaling van de woning.

Hiertoe zal een planschadeclaim bij de gemeente worden ingediend. De haalbaarheid van het plan kan door de waardevermindering van de onroerende zaken in de omgeving in geding komen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient ook naar alternatieve mogelijkheden te worden gekeken, zoals het strippen van de ministeries. De inbreuk op het woongenot kan ook worden beperkt door de woontoren niet te bouwen, te verplaatsen of te verlagen.

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op.

De wijze van toetsen en de normen ten aanzien van het parkeren zijn onderdeel van de gemeentelijke bouwverordening. Uitgangspunt van het beleid is dat de voor de planontwikkeling benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. In het kader van het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA), zoals opgenomen in het MER is geadviseerd om parkeerplaatsen ook te spreiden. Daarnaast wordt dubbelgebruik van parkeerplaatsen gestimuleerd, omdat er hierdoor minder parkeerplaatsen nodig zijn. Een parkeerplaats wordt dan bijv. overdag gebruikt door werknemers of bezoekers van de onder werktijden in bedrijf zijnde functies en in de avond door bezoekers van de theaters of horecagelegenheden. Dit stelt wel eisen aan het gebruik, inrichting en beheer van parkeerplaatsen. Door dubbelgebruik van parkeerplaatsen toe te staan kan in fysiek opzicht met minder plekken worden volstaan, maar dat impliceert geenszins dat hierdoor een tekort ontstaat. Het gevolg van dubbelgebruik is wel dat een bepaalde parkeerplaats intensiever zal worden gebruikt. In het kader van de parkeerbilans zijn vraag en aanbod aan parkeervoorzieningen in beeld gebracht. Voor het deel van de binnenstad waarin het Wijnhavenkwartier is gelegen is bekend dat er sprake is van een bepaalde mate van overcapaciteit bij de omliggende parkeergarages. Daarom kan op bouwplanniveau worden toegestaan dat een na verhouding beperkt aantal parkeerplaatsen wordt toegewezen aan deze omliggende garages. De overlooffunctie van die betreffende garages voor die delen van het centrumgebied waar de parkeerdruk hoger ligt komt hiermee geenszins in gevaar. Overigens zal het aantal openbare parkeerplaatsen in het Wijnhavenkwartier niet afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Een voordeel van de beperkte toedeling van parkeerplaatsen aan omliggende garages is ook dat er een betere spreiding van het parkeerverkeer ontstaat. In het bestemmingsplan is verder in het kader van de optimalisatie van het MMA ingespeeld op de in het MER aangegeven bouwstenen door middel van het medegebruik van de huidige busbaan tussen het Prins Bernhardviaduct en de kruising Schedeldoekshaven/Ammunitiehaven/Oranjevuitensingel/Zwarteweg door gemotoriseerd verkeer. Dit medegebruik voorkomt voor het bestemmingsverkeer naar fase I (locatie Zwarte Madonna) de 'omrijdbewegingen' vanaf het huidige Prins Bernhardviaduct via de Ammunitiehaven naar de Schedeldoekshaven. Vanaf het Rijkswegennet is hierdoor een directe aansluiting voor het Wijnhavenkwartier via het Prins Bernhardviaduct aanwezig.

Ten aanzien van de aangevoerde afname van het woongenot kan het volgende worden opgemerkt. Vanuit de woning is zicht op (een deel van) de hoogbouw in het Wijnhavenkwartier. Dit geldt in ieder geval voor de toren met een maximale hoogte van 125 m. De afstand tot deze bebouwing bedraagt echter ca. 140 m, waardoor de aangevoerde aantasting van de privacy, indien daarvan al sprake kan zijn, van zeer ondergeschikte betekenis wordt geacht. Op kortere afstand van de onderhavige woning zijn als onderdeel van het zelfde complex al hoge kantoorgebouwen gebouwd, die in meer of mindere mate uitzicht op het pand hebben. De bezonning van de woningen aan het Muzenplein is vanwege de grote afstand tot het plangebied niet nader onderzocht. Uit de bestaande bezonningsdiagrammen die zijn opgenomen in het bezonningsonderzoek kan worden opgemaakt dat deze woningen alleen in het vroege voorjaar en late najaar enige schaduwwerking van de hogere bebouwing in het Wijnhavenkwartier ondervinden. Dat komt door de lage stand van de zon in die perioden. Daarvoor is geen nieuw onderzoek nodig. De toren met een bouwhoogte van 125 m leidt tot een vermindering van uitzicht op de skyline. Daartegenover staat dat de huidige gebouwen van de ministeries met een bouwhoogte van ruim 70 m zullen worden geamoveerd. Hiervoor in de plaats komen 2 smallere torens, waardoor het uitzicht op de skyline daar juist verbetert. Dit betekent dat het uitzicht op de skyline enigszins wordt verschoven. Naar vaste jurisprudentie bestaat er overigens geen recht op een blijvend vrij uitzicht.

Voor wat betreft de aangevoerde waardedaling van de woning kent de Wet op de Ruimtelijke Ordening een zelfstandige procedure. Op grond van artikel 49 van die wet kan er desgewenst na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan bij de gemeente een verzoek worden ingediend tot het toekennen van planschade. Doordat direct rondom het plangebied hoofdzakelijk utiliteitsgebouwen zijn gelegen en de woonbebouwing veelal op grotere afstand van het plangebied ligt, zal de uitvoerbaarheid van het plan hierdoor niet in het geding komen. Overigens moet worden aangetekend dat te honoreren planschadeclaims niet op basis van de desbetreffende planexploitatie worden voldaan, zodat de verwezenlijking van het plan ook hierdoor niet in het geding kan komen. Voor wat betreft de opmerking dat een goede ruimtelijke ordening vereist dat er ook wordt gekeken of het strippen van de ministeries tot de mogelijkheden behoort kan worden opgemerkt dat deze optie is gezien in het kader van het renovatiealternatief uit het MER. Vanwege onder meer de ruimtelijke kwaliteitsimpuls is er uiteindelijk voor de huidige planopzet gekozen.

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze ongegrond.

Ra 12/2007: Turfmarkt Ondernemers Platform, Turfmarkt 6, 2511 CA Den Haag

De bouwwerkzaamheden wijken af van andere bouwprojecten omdat andere projecten niet aan wandelroutes maar aan doorgaande wegen zijn gelegen. De wandelroute blijft bij de uitvoering van dit project weliswaar behouden, maar er is geen sprake van een aantrekkelijke route. Bouwprojecten van deze omvang vallen niet onder het gebruikelijke ondernemersrisico. Door de werkzaamheden zullen enkele kort parkeerplaatsen aan de Zwarteweg en Oranje Buitensingel verdwijnen. Van het parkeren in de omliggende parkeergarages gaat een zekere drempelwerking uit. De ondernemers van de Turfmarktroute willen samen met de gemeente investeren in een dynamisch en aantrekkelijk centrum.

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op.

Het is niet ongebruikelijk dat omvangrijke bouwprojecten ook langs wandelroutes worden uitgevoerd. Dit geldt met name voor eerdere grote bouwprojecten langs de Turfmarktroute. Het Stadhuis, De Resident en het ministerie van VROM zijn namelijk ook aan deze route gelegen. Dit project wijkt, mits zorgvuldig wordt omgesprongen met ieders belangen niet wezenlijk af van de hiervoor genoemde bouwprojecten. In dit verband is van belang dat de Turfmarktroute gedurende de sloop- en bouwperiode toegankelijk blijft als voornaamste wandelroute van het Centraal Station naar het centrum van de stad. Het wegvallen van enkele parkeerplaatsen aan de Zwarteweg en/of Oranjebuitensingel zal geen wezenlijk effect hebben voor de bedrijfsvoering van de ondernemingen die hier op geringe afstand van zijn gelegen. In de nabijheid zullen tijdelijk vervangende parkeerplaatsen worden aangelegd voor een deel van de tijdens de bouw op te heffen parkeerplaatsen. Per saldo is er gedurende de bouwperiode een afname van 19 parkeerplaatsen. Veruit de meeste mensen die in de binnenstad werken, winkelen of uitgaan komen overigens met het openbaar vervoer of parkeren hun auto in een van de parkeergarages. Vanwege het beperkte aantal openbare plekken rondom het Wijnhavenkwartier kunnen bezoekers er ook niet bij voorbaat van uitgaan dat er op een openbare parkeerplaats langs de weg geparkeerd zal kunnen worden. Bovendien staan er ook bij deze parkeerplekken parkeermeters, waardoor het financiële voordeel ten opzichte van een parkeerplaats in een van de garages in de meeste gevallen te verwaarlozen valt.

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze ongegrond.

Ra 13/2007: Stichting Binnenstad Den Haag, Buitenhof 47, 2513 AH Den Haag

Het bestuur van de Stichting heeft reeds verschillende keren instemmend gereageerd op de plannen. Voor wat betreft het parkeren wordt in het plan gesteld dat gebruik kan worden gemaakt van de overcapaciteit bij de garages in de directe omgeving van het plangebied. Volgens de nota Parkeerbalans Binnenstad Den Haag moeten deze garages dienen om overmatige parkeerdruk in het hart van de binnenstad op te vangen. Daarom wordt nogmaals benadrukt dat het noodzakelijk is om voldoende parkeerplaatsen in het plangebied te creëren. Ook wordt gevraagd er op toe te zien dat overlast tijdens de bouwperiode zoveel mogelijk wordt beperkt en dat de bouwlocatie op veilige en aantrekkelijke wijze wordt afgeschermd. Indien aan de vorenstaande punten wordt voldaan zal het Wijnhavenkwartier een waardevolle aanwinst voor Den Haag zijn.

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op.

In het kader van de parkeerbalans zijn vraag en aanbod aan parkeervoorzieningen in beeld gebracht. Voor het deel van de binnenstad waarin het Wijnhavenkwartier is gelegen is bekend dat er sprake is van een bepaalde mate van overcapaciteit in de omliggende parkeergarages. Daarom kan op bouwplanniveau worden toegestaan dat een na verhouding beperkt aantal parkeerplaatsen wordt toegewezen aan deze omliggende garages. De overloopfunctie van die betreffende garages voor die delen van het centrumgebied waar de parkeerdruk hoger ligt komt hiermee geenszins in gevaar. Overigens zal het aantal openbare parkeerplaatsen in het Wijnhavenkwartier niet afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Het bestemmingsplan kan geen regeling bevatten ten aanzien van de inrichting en afscherming van het (bouw)terrein. Daarvoor zijn andere instrumenten. Door middel van het Wijnbouwoverleg wordt met ondernemers en andere belanghebbenden in het gebied bezien of welke wijze het sloop- en bouwproces, rekening houdende met ieders belangen, zo optimaal mogelijk kan worden ingericht. Met alle betrokkenen bij de sloop- en bouwwerkzaamheden worden afspraken gemaakt over het gebruik van de openbare ruimte. Door middel van opbrekvergunningen kan invloed worden uitgeoefend op het veilig aan- en afvoeren van materialen, de plaatsing van werktuigen en opstelplaatsen van voertuigen. Verder wordt vanuit de gemeente aandacht besteed aan een bij het gebied passende afscheiding van het sloop- en bouwterrein en zullen er vergunningen moeten worden aangevraagd voor het tijdelijk plaatsen van keten e.d. Via een sloop- en bouwveiligheidsplan wordt er voor gezorgd dat de werkzaamheden op een veilige wijze worden uitgevoerd. Er wordt dus via diverse afstemmingsoverleggen en vergunningstrajecten op toegezien dat de Turfmarktroute haar huidige functie kan behouden.

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze ongegrond.

Ra 14/2007: Vereniging Singelpingel, Kranestraat 74, 2512 AE Den Haag

Het plan houdt geen rekening met cultuurhistorische aspecten, terwijl het plan toch is gelegen binnen de cultuurhistorische binnenstad. De panden in het plangebied zijn ondanks de jonge leeftijd van architectuur-historisch belang. Het historisch stadsbeeld op het Binnenhofcomplex met Hofvijver en de historische binnenstad wordt geweld aangedaan door de in het plan opgenomen hoogbouw. Een hoogbouweffectrapportage ontbreekt, zodat de gevolgen van het plan voor het aanzicht van het historisch centrum onvoldoende in kaart zijn gebracht. Het argument dat er sprake is van een veranderende maatschappelijke opvatting is ongeloofwaardig. Er heeft geen archeologisch onderzoek plaatsgehad, terwijl het gebied behoort tot een archeologisch interessant gebied. Het is niet duidelijk of het plan gevolgen heeft voor de aanwezige flora en fauna. In het plangebied zijn beschermde vleermuizen en groene spechten gesignaleerd. Het MER-onderzoek is onzorgvuldig en bevat dubieuze conclusies. Zo ontbreekt een meest milieuvriendelijk alternatief en is slechts een enkele alternatieve variant onderzocht. Daarbij wordt vervolgens verwezen naar de reactie die naar aanleiding van het MER is ingediend. De toename van het kantooroppervlak en winkeloppervlak is in strijd met de hiertoe afgesproken quota's. Het verdwijnen van sociale huisvesting is niet verenigbaar met een goede volkshuisvesting. Het plan is financieel niet goed onderbouwd en is risicovol. Ook is de waterberging niet gegarandeerd. De toename van het autoverkeer is in strijd met het verkeersbeleid. De luchtkwaliteitsnormen worden overschreden en de geluidshinder neemt toe. In de kader van de afweging is niet aangetoond dat de ministeries niet kunnen worden gerenoveerd. Er is tot slot geen garantie te geven dat de beoogde kwaliteitsimpuls daadwerkelijk tot stand zal worden gebracht.

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op.

Bij de totstandkoming van het plan is heel uitvoerig aandacht besteed aan de inpassing van de hoogbouwaccenten in relatie tot de historische binnenstad. Er zijn consultaties geweest met deskundigen en er zijn fotomontages gemaakt. Daarnaast is ook bezien welke effecten de bebouwing heeft ten opzichte van de bestaande hoogbouw in de directe omgeving van het plangebied en die, in tegenstelling tot het Wijnhavenkwartier, voor een deel zelfs in het beschermde stadsgezicht is gelegen. Er is in dit opzicht zonder meer zeer zorgvuldig aandacht besteed aan de inpassing van de bebouwing ten opzichte van het beschermde stadsgezicht. In het plangebied bevinden zich gebouwen zonder monumentale status. Ten aanzien van de hoogbouw is naar alle relevante omstandigheden gekeken. In stedenbouwkundige zin is rekening gehouden met de inpassing ten opzichte van de historische binnenstad en met de relatie tot de bestaande hoogbouw in de omgeving. Daarnaast zijn onderzoeken uitgevoerd om de bezonning en windhinder in beeld te brengen. In tegenstelling tot hetgeen er is aangevoerd heeft er wel een archeologisch onderzoek plaatsgevonden. In februari 2006 is er een Bureau onderzoek archeologische waarden Wijnhavenkwartier Den Haag opgesteld (rapport 0603). Voor wat betreft de mogelijke aanwezigheid van flora en fauna heeft er eveneens op diverse momenten onderzoek plaatsgehad naar met name de mogelijke aanwezigheid van vleermuizen. Verder is er een quickscan plangebied Wijnhavenkwartier Den Haag uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in een rapport van 15 februari 2006 met projectnummer 06590. Uit het MER is gebleken dat er tussen het renovatie- en planalternatief geen grote verschillen bestaan voor wat betreft de gevolgen voor het milieu.

De uiteindelijke keuze voor het planalternatief is dan ook vooral ingegeven vanuit stedenbouwkundige en programmatische overwegingen. Voor beide onderzochte alternatieven is onderzocht op welke wijze er optimalisatie uit milieuoogpunt kan plaatsvinden. Er zijn zodoende in feite twee meest milieuvriendelijke alternatieven tot stand gebracht. Voor het overige wordt in dit kader verwezen naar de reactie die onder hoofdstuk 7 van de plantoelichting is opgenomen naar aanleiding van de brief van Singelpingel ten aanzien van het MER. De toename van kantoor- en winkelvolume is relatief beperkt in vergelijking met de huidige planologische situatie. Verder zij vermeld dat het kantoorvolume past binnen de kantorenstrategie van het Stadsgebied Haaglanden en het winkeloppervlak is in overeenstemming met de Regionale structuurvisie Detailhandel Stadsgebied Haaglanden. De leisureplannen zijn in overeenstemming met het beleid omdat zij vallen binnen het strategische concentratiegebied. Voor het onttrekken van sociale woningbouw is destijds een woonruimteonttrekkingsvergunning afgegeven. Deze vergunning is onherroepelijk. Terzijde wordt gemeld dat in het plangebied 125 sociale woningen worden teruggebouwd en dat ook in de omgeving van het plangebied in sociale woningbouw is voorzien. De financiële risico's van het plan zijn beheersbaar aangezien samenwerkingsovereenkomsten, (vervolg)intentieovereenkomsten en afspraken met ontwikkelende partijen voldoende zekerheid over de afname van de grond en de uitvoering van het plan bieden. In het gebied zelf zijn onvoldoende mogelijkheden voor waterberging beschikbaar. Daarom zal de waterberging dienen plaats te vinden binnen de zelfde waterstaatkundige eenheid. Met deze handelwijze heeft de betrokken waterbeheerder; i.c. het Hoogheemraadschap van Delfland ingestemd.

Uit luchtkwaliteitonderzoek is gebleken dat op de plaatsen waar in 2010 of in 2015 een grenswaarde voor PM10 of NO2 uit het Bk 2005 wordt overschreden, er met de planontwikkeling geen sprake is van een verslechtering ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Er wordt derhalve voldaan aan het bepaalde in het Bk 2005.

Op grond van de verkeersbelasting op de diverse wegvakken in het plangebied heeft er een geluids-onderzoek plaatsgevonden. Daarbij is gebleken dat de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder wordt overschreden. Hiertoe zijn hogere grenswaarden aangevraagd en verkregen. Bij besluit van Gedeputeerde Staten van 20 november 2006, verzonden 22 november 2006, kenmerk DGWM/2006/16657A zijn de hogere waarden conform het ingediende verzoek vastgesteld. In het bestemmingsplan worden de condities vastgelegd om tot een kwaliteitsimpuls te komen. Uit de ingediende en inmiddels vergunde bouwplannen voor de eerste fase van de planontwikkeling kan worden opgemaakt dat deze kwaliteitsimpuls daadwerkelijk tot stand wordt gebracht. De bouwvergunning voor de ministerietorens in het Wijnhavenkwartier is inmiddels onherroepelijk.

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze ongegrond.

Ra15/2007: Stichting Rechtsbijstand, namens de heer en mevrouw Kesber, Muzenplein 89 te Den Haag

Er is niet voldoende parkeergelegenheid. Door de komst van extra voorzieningen wordt dit effect versterkt. In het plangebied zijn ca. 1.900 parkeerplaatsen nodig. Dit moet in het plan zelf worden opgelost en dubbelgebruik doet daar niets aan af. De parkeerbehoefte neemt meer toe dan de voorziene uitbreiding van het aanbod (ca. 1.400 parkeerplaatsen). Hierdoor is sprake van een tekort van 500 parkeerplaatsen. Het oplossen van de parkeerbehoefte door middel van bouwplannen is in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Door de toename van het aantal bewoners en werkplekken neemt ook het aantal verkeersbewegingen toe. Het bestemmingsplan voorziet in onvoldoende mogelijkheden om het gebied te ontsluiten. Het is onduidelijk of er een toetsing heeft plaatsgevonden aan het Besluit luchtkwaliteit 2005. Er is sprake van een aantasting van het woongenot. Vanuit de woontoren is er zicht op de woning aan het Muzenplein 89. Hierdoor wordt de privacy aangetast. De voorziene torens in het plangebied beperken de toetreding van zonlicht tot voormelde woning. Dit is niet onderzocht in het uitgevoerde bezonningsonderzoek. Verzocht wordt op dit alsnog te onderzoeken. Ook wordt het uitzicht over Den Haag en bij mooi weer zelfs op de skyline van Rotterdam aangetast. Door de uitvoering van de plannen voor het Wijnhavenkwartier wordt gevreesd voor een waardedaling van de woning. Hiertoe zal een planschadeclaim bij de gemeente worden ingediend. De haalbaarheid van het plan kan door de waardevermindering van de onroerende zaken in de omgeving in geding komen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient ook naar alternatieve mogelijkheden te worden gekeken, zoals het strippen van de ministeries. Verder is onduidelijk of er onderzoek is gedaan naar de regelgeving omtrent flora en fauna en de kwaliteit van de bodem.

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op.

De wijze van toetsen en de normen ten aanzien van het parkeren zijn onderdeel van de gemeentelijke bouwverordening. Uitgangspunt van het beleid is dat de voor de planontwikkeling benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. In het kader van het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA), zoals opgenomen in het MER is geadviseerd om parkeerplaatsen ook te spreiden. Daarnaast wordt dubbelgebruik van parkeerplaatsen gestimuleerd, omdat er hierdoor minder parkeerplaatsen nodig zijn. Een parkeerplaats wordt dan bijv. overdag gebruikt door werknemers of bezoekers van de onder werktijden in bedrijf zijnde functies en in de avond door bezoekers van de theaters of horecagelegenheden. Dit stelt wel eisen aan het gebruik, inrichting en beheer van parkeerplaatsen. Door dubbelgebruik van parkeerplaatsen toe te staan kan in fysiek opzicht met minder plekken worden volstaan, maar dat impliceert geenszins dat hierdoor een tekort ontstaat. Het gevolg van dubbelgebruik is wel dat een bepaalde parkeerplaats intensiever zal worden gebruikt. In het kader van de parkeerbilans zijn vraag en aanbod aan parkeervoorzieningen in beeld gebracht. Voor het deel van de binnenstad waarin het Wijnhavenkwartier is gelegen is bekend dat er sprake is van een bepaalde mate van overcapaciteit bij de omliggende parkeergarages. Daarom kan op bouwplanniveau worden toegestaan dat een na verhouding beperkt aantal parkeerplaatsen wordt toegewezen aan deze omliggende garages. De overloopfunctie van die betreffende garages voor die delen van het centrumgebied waar de parkeerdruk hoger ligt komt hiermee geenszins in gevaar. Overigens zal het aantal openbare parkeerplaatsen in het Wijnhavenkwartier niet afnemen ten opzichte van de huidige situatie.

Een voordeel van de beperkte toebedeling van parkeerplaatsen aan omliggende garages is ook dat er een betere spreiding van het parkeerverkeer ontstaat. In het bestemmingsplan is verder in het kader van de optimalisatie van het MMA ingespeeld op de in het MER aangegeven bouwstenen door middel van het medegebruik van de huidige busbaan tussen het Prins Bernhardviaduct en de kruising Schedeldoekshaven/Ammunitiehaven/Oranjebuitensingel/Zwarteweg door gemotoriseerd verkeer. Dit medegebruik voorkomt voor het bestemmingsverkeer naar fase I (locatie Zwarte Madonna) de 'omrijdbewegingen' vanaf het huidige Prins Bernhardviaduct via de Ammunitehaven naar de Schedeldoekshaven. Vanaf het Rijkswegennet is hierdoor een directe aansluiting voor het Wijnhavenkwartier via het Prins Bernhardviaduct aanwezig. Ten behoeve van het bestemmingsplan heeft een toetsing plaatsgevonden aan de hand van het Besluit luchtkwaliteit 2005. Hierbij zij verwezen naar het onderzoeksrapport van november 2006 met kenmerk 10.10.2006.EB.

Ten aanzien van de aangevoerde afname van het woongenot kan het volgende worden opgemerkt. Vanuit de woning is zicht op (een deel van) de hoogbouw in het Wijnhavenkwartier. Dit geldt in ieder geval voor de toren met een maximale hoogte van 125 m. De afstand tot deze bebouwing bedraagt ca. 140 m, waardoor de aangevoerde aantasting van de privacy, indien daarvan al sprake kan zijn, van zeer ondergeschikte betekenis wordt geacht. Op kortere afstand van de onderhavige woning zijn als onderdeel van het zelfde complex al hoge kantoorgebouwen gebouwd, die in meer of mindere mate uitzicht op het pand hebben. De bezonning van de woningen aan het Muzenplein is vanwege de grote afstand tot het plangebied niet nader onderzocht. Uit de bestaande bezonningsdiagrammen die zijn opgenomen in het bezonningsonderzoek kan worden opgemaakt dat deze woningen alleen in het vroege voorjaar en late najaar enige schaduwwerking van de hogere bebouwing in het Wijnhavenkwartier ondervinden. Dat komt door de lage stand van de zon in die perioden. Daarvoor is geen nieuw onderzoek nodig. De toren met een bouwhoogte van 125 m leidt tot een vermindering van uitzicht op de skyline.

Daartegenover staat dat de huidige gebouwen van de ministeries met een bouwhoogte van ruim 70 m zullen worden geamoveerd. Hiervoor in de plaats komen 2 smallere torens, waardoor het uitzicht op de skyline daar juist verbetert. Dit betekent dat het uitzicht op de skyline enigszins wordt verschoven. Naar vaste jurisprudentie bestaat er overigens geen recht op een blijvend vrij uitzicht. Voor wat betreft de aangevoerde waardedaling van de woning kent de Wet op de Ruimtelijke Ordening een zelfstandige procedure. Op grond van art. 49 van die wet kan er desgewenst na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan bij de gemeente een verzoek worden ingediend tot het toekennen van planschade. Doordat direct rondom het plangebied hoofdzakelijk utiliteitsgebouwen zijn gelegen en de woonbebouwing veelal op grotere afstand van het plangebied ligt, zal de uitvoerbaarheid van het plan hierdoor niet in het geding komen. Overigens moet worden aangetekend dat te honoreren planschadeclaims niet op basis van de desbetreffende planexploitatie worden voldaan, zodat de verwezenlijking van het plan hierdoor niet in het geding kan komen. Voor wat betreft de opmerking dat een goede ruimtelijke ordening vereist dat er ook wordt gekeken of het strippen van de ministeries tot de mogelijkheden behoort kan worden opgemerkt dat deze optie is gezien in het kader van het renovatiealternatief uit het MER. Vanwege onder meer de ruimtelijke kwaliteitsimpuls is er uiteindelijk voor de huidige planopzet gekozen. Voor wat betreft de mogelijke aanwezigheid van flora en fauna heeft er eveneens op diverse momenten onderzoek plaatsgehad naar met name de mogelijke aanwezigheid van vleermuizen. Verder is er een quickscan plangebied Wijnhavenkwartier Den Haag uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in een rapport van 15 februari 2006 met projectnummer 06590.

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze ongegrond.

JZ/2007.8: de heer M.A.N. van de Wallen en mevrouw E.F.G. van der Wallen-Schimmel, Muzenplein 52 te Den Haag.

JZ/2007.10: mevrouw mr. J.I.M. van Abeelen, Muzenplein 50, 2511 GC Den Haag.

JZ/2007.11: de heer ir. drs. M. van Middelkoop, Muzenplein 51 te Den Haag

Vanwege de planontwikkelingen in het Wijnhavenkwartier wordt schade geleden. Het uitzicht neemt af en er is sprake van een vermindering van lichtinval en zonlicht. In verband hiermede wordt verzocht om op grond van artikel 49 WRO over te gaan tot vaststelling en uitbetaling van de geleden planschade.

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op.

Omtrent de aangevoerde waardedaling van de woning als gevolg van de planontwikkeling kent de Wet op de Ruimtelijke Ordening een zelfstandige procedure. Op grond van artikel 49 van die wet kan er desgewenst na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan bij de gemeente een verzoek worden ingediend tot het toekennen van planschade. Een onafhankelijke adviesbureau zal dan worden belast met het uitbrengen van een advies of er al dan niet sprake is van planschade.

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijzen ongegrond.

JZ/2007.22: Café Van Beek, Turfmarkt 6 te Den Haag

Het is bekend dat de gemeente zich inspant om overlast door bouwactiviteiten zoveel mogelijk te beperken. Ook door Café van Beek wordt ingezet op een goede samenwerking en wordt aandacht voor het gebied gevraagd. Toch zal er overlast zijn in de vorm van bouwherrie, stof, opwaaiend zand (zorgt voor snelle slijtage terrasmeubilair), bouwverkeer ed. Bij het horecabedrijf verplaatst de exploitatie zich in de zomer naar het buiten de zaak gelegen terras, waardoor er meer hinder ondervonden wordt dan bij andere bedrijven. Door de gemeente is opgelegd dat er sprake moet zijn van een hoogwaardige kwaliteit. Bij stof of herrie zullen klanten desondanks ergens anders op een terras gaan zitten. Het is dan ook billijk om gedurende de sloop- en bouwactiviteiten geen terrashuur in rekening te brengen.

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op.

De gemeente spant zich in om de overlast door bouwactiviteiten zo veel mogelijk te beperken. Hiertoe wordt regelmatig overleg gevoerd met alle partijen die bij het sloop- en bouwproces zijn betrokken of daar direct of indirect mee te maken krijgen. Met de initiatiefnemers en bouwers worden afspraken gemaakt om overlast te voorkomen. Omtrent het verzoek om geen huur voor het terras in rekening te brengen gedurende het sloop- en bouwproces kan het volgende worden opgemerkt. Het bestemmingsplan biedt geen mogelijkheden om in juridisch opzicht voorschriften of bepalingen op te nemen die betrekking hebben op (het aanpassen of wijzigen van) privaatrechtelijke huurovereenkomsten.

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze ongegrond.

JZ/2007.23: de heer J. Berends, Turfmarkt 122 te Den Haag

In antwoord op de inspraakreactie is door de gemeente aangegeven dat uitvoeringsregels niet bij voorbaat in een bestemmingsplan thuishoren. Met deze zienswijze wordt beoogd aan te geven dat er onduidelijkheid bestaat wat de gevolgen zijn van de realisering van het project voor de omwonenden. De ontwikkeling van sloop en nieuwbouw zal bijna de gehele planperiode in beslag nemen. In die periode is sprake van stof, stank en geluid van dieselmotoren en generatoren. Deze aspecten hebben gevolgen voor de gezondheid van de omwonenden, maar in het bestemmingsplan wordt hieromtrent niets overwogen. Een verwijzing naar de bouwverordening met betrekking tot het gebruik van bepaalde machines biedt onvoldoende inzicht in de gezondheidsrisico's. Vanwege de lange bouw- en sloop-tijd van bijna 10 jaar dient er een financiële compensatie aan de omwonenden te worden geboden. In (de financiële paragraaf van) het bestemmingsplan is hieromtrent niets opgenomen. Dit geldt zeker indien er om economische redenen voor wordt gekozen om 's nachts door te werken. Ook in de inmiddels afgegeven bouwvergunning voor de bouw van een woontoren zijn onvoldoende bepalingen opgenomen ter voorkoming van overlast.

Ten aanzien van deze zienswijze merkt het college het volgende op.

De gemeente spant zich in om de overlast door bouwactiviteiten zo veel mogelijk te beperken. Hiertoe wordt regelmatig overleg gevoerd met alle partijen die bij het sloop- en bouwproces zijn betrokken of daar direct of indirect mee te maken krijgen. Met de betrokkenen bij de sloop- en bouwwerkzaamheden worden tevens afspraken gemaakt over het gebruik van de openbare ruimte. Door middel van opbrekvergunningen kan invloed worden uitgeoefend op het veilig aan- en afvoeren van materialen, de plaatsing van werktuigen en opstelplaatsen van voertuigen. Verder wordt vanuit de gemeente aandacht besteed aan een bij het gebied passende afscheiding van het sloop- en bouwterrein en zullen er vergunningen moeten worden aangevraagd voor het tijdelijk plaatsen van keten ed.. Via een sloop- en bouwveiligheidsplan wordt er voor gezorgd dat de werkzaamheden op een veilige wijze worden uitgevoerd. Dat er in een bestemmingsplan geen uitvoeringsregels kunnen worden opgenomen, betekent niet dat er op andere wijze geen aandacht bestaat c.q. afspraken worden gemaakt en voorschriften worden gegeven, die er toe strekken om overlast zoveel mogelijk te beperken en de veiligheid ter plaatse te waarborgen. In het kader van het MER is bezien welke milieueffecten er als gevolg van de planontwikkeling zijn te verwachten. In dit verband is onder meer onderzoek gedaan naar geluidshinder, luchtkwaliteit, bodem, natuur en veiligheid. Ook is in het MER aandacht besteed aan de bouw-hinder. Gedurende de sloop- en bouwwerkzaamheden rijdt er bouwverkeer van en naar het plangebied voor het af- en aanvoeren van materialen, betonmixers, bouwmachines, etc. Op grond van de opbrekvergunning is bepaald dat de afvoer van materialen buiten de spits dient plaats te vinden. Om de hinder als gevolg van dit verkeer te beperken worden opstelplaatsen op de bouwterreinen gerealiseerd waar de vrachtwagens hun materialen kunnen laden of lossen. Naast dit aantal vrachtauto's zijn er de voertuigen van het personeel. Hiervoor is op de bouwlocatie geen ruimte, tenzij de parkeergarages na gereedkomen hiervoor mogen worden gebruikt. Dit laatste is afhankelijk van de bouwveiligheid.

Een andere mogelijkheid is het huren van stallingsruimte op een andere locatie in de omgeving. De Turfmarktroute is voor bouwverkeer te smal. Aan- en afvoer dient aan de zijde van de Zwarteweg en Schedeldoekshaven plaats te vinden. Voor fase 2 is uitsluitend de Schedeldoekshaven te gebruiken. Bij de bouw zal er altijd een fasering zijn waarin een (deel van een) complex niet meer in gebruik is en dus geen verkeer meer genereert. In aard en omvang zal het verkeer ten gevolge van de bouw beperkter zijn dan het verkeersaanbod van de huidige complexen. In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat de hinder ten gevolge van het bouwverkeer niet groter zal zijn dan ten tijde van het in gebruik zijn van de huidige bebouwing. Tijdens het inbrengen van damwanden van de bouwkuip zal er mogelijk hinder in de omgeving kunnen ontstaan. Voor het bouwplan zal, op basis van de eis in de bouwvergunning, door de aannemer een voorstel moeten worden gedaan hoe hiermee wordt omgegaan en welke maatregelen er zullen worden getroffen om hinder te beperken. Mogelijkheden hiervoor zijn het hoogfrequent trillen en het toepassen van geluidsmantels bij het heien van de damwanden. Het zelfde geldt voor het aanbrengen van de funderingspalen. Ook aan de uitvoering van de ruwbouw en afbouw worden in de bouwvergunning eisen gesteld, waarvoor de aannemer een plan ter goedkeuring dient in te dienen.

Tijdens de uitvoering van de sloop wordt de stofvorming beperkt door de bestekseis van het nathouden van de bouwplaats en het af te voeren materiaal. Door het plaatsen van een juiste bouwschutting zal de bouwlocatie op een zo optimaal mogelijke manier van de omgeving worden afgesloten. Hierdoor wordt stofhinder vanaf de bouwlocatie beperkt. Door het toepassen van afscherming van steigers, fijn gaas of gesloten folie wordt stofhinder verder beperkt. Bouwplannen waarvoor een bouwvergunning is verleend moeten voldoen aan de bepalingen die in de bouwverordening zijn opgenomen. Hoofdstuk 4 van de bouwverordening luidt 'Plichten tijdens en bij voltooiing van de bouw en bij ingebruikneming van een bouwwerk'. In dat hoofdstuk is een voorschrift opgenomen dat handelt over de veiligheid van hulpmiddelen en het voorkomen van hinder. Op basis van die bepaling kan het gemeentebestuur zo nodig eisen stellen ten aanzien van het gebruik van werktuigen die schade of hinder voor de omgeving kunnen veroorzaken. Ook kan ten aanzien van krachtwerktuigen worden bepaald dat deze gedurende bepaalde delen van een etmaal niet mogen worden gebruikt. Op deze manier kan de gemeente de belangen van de omgeving behartigen en invloed uitoefenen op het bouwproces. De gemeente zal er op toezien dat de overlast veroorzakende werkzaamheden zoveel mogelijk worden beperkt en, tenzij onoverkomelijk, niet in de avond of nacht zullen plaatsvinden. In elk geval zullen de werkzaamheden er niet toe leiden dat omwonenden als gevolg van hinder tijdelijk elders zullen moeten worden gehuisvest. Het is gelet op het voorgaande niet nodig om een financiële regeling te creëren voor de periode dat de sloop- en bouwwerkzaamheden worden uitgevoerd.

Op grond van het bovenstaande acht het college de zienswijze ongegrond.

Staat van wijzigingen

Toelichting

De toelichting wordt als volgt ambtshalve gewijzigd:

Par. 3.4.1

Eerste alinea: verwijderd.

Derde alinea: tussen haakjes verwijzing naar Detailhandelsnota Den Haag - juni 2005.

Vierde alinea: verwijderd en vervangen door: "De Regionale structuurvisie detailhandel Stadsgewest Haaglanden 2006-2011" is vastgesteld in november 2006. De nota bevat de beleidskeuzes voor het regionale detailhandelsbeleid. De binnenstad van Den Haag heeft met haar bovenregionale functie het meest brede winkelaanbod in de regio. Den Haag moet werken aan de versterking van de positie van de binnenstad. Een sterke Haagse binnenstad bepaalt in belangrijke mate de vitaliteit en aantrekkelijkheid van de regio. Een vitaal klimaat op topniveau zorgt voor een sterk imago van de regio en daarmee verbetering van het vestigingsklimaat in zijn algemeenheid. Ontwikkelingen in de binnenstad van Den Haag worden daarom in principe in positieve zin tegemoet getreden, maar ook beoordeeld op kwalitatieve verbetering."

Par. 4.3

Na de laatste zin de volgende tekst toevoegen: "Bij besluit van 20 november 2006, kenmerk DGWM/2006/16657A (zie bijlage toelichting) is dit verzoek door Gedeputeerde Staten gehonoreerd en zijn hogere waarden ingevolge de Wet geluidhinder voor woningen en scholen vastgesteld, te weten:

- ten behoeve van 250 woningen in bestemmingsvlak K+Gd+Wo 64 dB(A) t.g.v. Amsterdamse Veerkade/Ammunitiehaven/Schedeldoekshaven/Prins Bernhardviaduct;
- ten behoeve van 365 woningen en 2 scholen in bestemmingsvlak Gd+Wo 65 dB(A) t.g.v. Amsterdamse Veerkade/Ammunitiehaven/Schedeldoekshaven/Prins Bernhardviaduct.

De genoemde waarden zijn inclusief de aftrek op grond van artikel 103 van de Wet geluidhinder."

Voorschriften

De voorschriften worden als volgt ambtshalve gewijzigd:

Artikel 5, lid 6, onder k en l vernummeren tot l en m en in artikel 5, lid 6, onder k een vrijstelling opnemen voor het kunnen vergroten van het bruto-kantooroppervlak met maximaal 300 m².

Reden: Hiermee wordt een marginale vergroting van het kantorenmetrage mogelijk gemaakt.

Het gewijzigde artikellid luidt als volgt:

Artikel 5, lid 6, onder k:

het derde lid onder h ten behoeve van een vergroting van het toegestane bruto-vloeroppervlak aan kantoren met maximaal 300 m².

Financiële uitvoerbaarheid

Het saldo van de vastgestelde grondexploitatie in 2002 was € 3.249.000 negatief op contante waarde per 1 januari 2002. De dekking bestond uit aanwending van de:

- in het vaststellingsprogramma MPG 2002 gereserveerde middelen ad € 223.000 voor de dekking van de onderzoekskosten renovatie Ministeries;
- in het vaststellingsprogramma MPG 2002 voor het Wijnhavenkwartier gereserveerde middelen in het beleidsveld Woonklimaat, subbeleidsveld Herstructurering, ad € 910.000;

- in het vaststellingsprogramma MPG 2002 voor het contramalproject Laan van Meerdervoort/ Wijndealerplantsoen gereserveerde middelen ad € 1.557.000 in het beleidsveld Woonklimaat, subbeleidsveld Herstructurering, en € 559.000 in het beleidsveld Bereikbaarheid en mobiliteit, subbeleidsveld Gebouwde plangebonden parkeren.

De vastgestelde grondexploitatie (2002) is door de uitloop van de planning financieel niet meer actueel. Volgens de Jaarrekening 2005 van DSO bedraagt het actuele resultaat in de grondexploitatie € 6.055.907 negatief (netto contante waarde 31 december 2005). Dit resultaat is een gevolg van de verlate uitgifte in de eerste fase. In de Jaarrekening 2005 van de Dienst Stedelijke Ontwikkeling (DSO) van de gemeente Den Haag is de actuele financiële stand van de grondexploitatie Wijnhavenkwartier met een tekort, bestuurlijk vastgesteld. Dit tekort wordt volledig gedekt door het Grondbedrijf. De gemeente staat bovendien garant voor optredende toekomstige risico's.

De risico's in de grondexploitatie zijn, ondanks de lange gefaseerde uitvoeringstijd van twee maal ca. 5 jaar (sloop/nieuwbouw), beheersbaar, doordat samenwerkingsovereenkomsten, (vervolg) intentieovereenkomsten en de afspraken met ontwikkelende partijen voldoende zekerheid over de afname van de grond en de uitvoering van het plan bieden. De risico's blijven binnen de marges zoals vermeld in de rm 200 d.d. 30 augustus 2005 (RIS 130774).

Besluitvorming

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

De raad van de gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college 15 mei 2007,

Gelet op Wet en het Besluit op de ruimtelijke ordening,

Besluit:

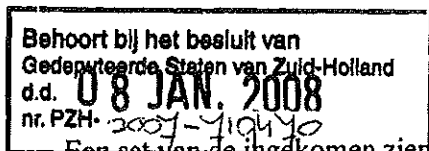
met overneming van de door burgemeester en wethouders in het hiervoor vermelde voorstel aangegeven overwegingen, welke worden geacht deel uit te maken van dit besluit:

- I. zienswijze Ra 20/2007, in het bij dit besluit behorende voorstel onder "Ingekomen zienswijzen", niet-ontvankelijk te verklaren en de overige zienswijzen ontvankelijk te verklaren;
- II. overige zienswijzen, in het bij dit besluit behorende voorstel onder "Ingekomen zienswijzen" opgenomen, ongegrond te verklaren;
- III. tot herziening van de op het bestemmingsplangebied Wijnhavenkwartier betrekking hebbende bestemmingsplannen:
 - Spuikwartier, vastgesteld bij raadsbesluit, d.d. 23 augustus 1982, nr. 371;
 - Spuikwartier, tweede herziening, vastgesteld bij raadsbesluit, d.d. 14 april 1988, nr. 153;
 - Spuikwartier, zesde herziening, vastgesteld bij raadsbesluit, d.d. 1 juni 1995, nr. 183;
 - Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk, 25 november 2004, nr. 207;
 - Parapluherziening Seksinrichtingen, 25 november 2004, nr. 199;
- IV in afwijking van het ontwerp-bestemmingsplan zoals dat ter inzage heeft gelegen, vast te stellen: het Bestemmingsplan Wijnhavenkwartier, bestaande uit kaart S 10348 en voorschriften, zoals deze bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bescheiden zijn aangegeven, toegelicht en beschreven.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van

De griffier,

De voorzitter.



Een set van de ingekomen zienswijzen en het Ontwerp, ten behoeve van de raadsbehandeling voor de raadsled.

Behoort bij besluit van de gemeenteraad
van Den Haag, d.d. 24-05-2007, nr. 63

Mij bekend
de griffier

of liggen
(map no. 44).

Raadsbesluit 63

De raad van de gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college 15 mei 2007,

Gelet op Wet en het Besluit op de ruimtelijke ordening,

Besluit:

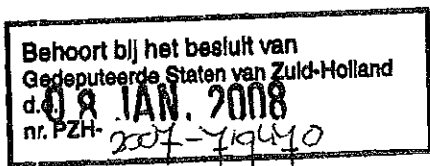
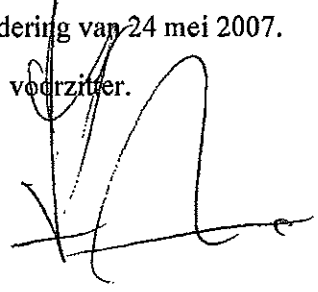
met overneming van de door burgemeester en wethouders in het hiervoor vermelde voorstel aangegeven overwegingen, welke worden geacht deel uit te maken van dit besluit:

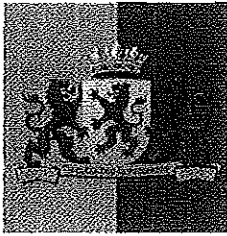
- I. zienswijze Ra 20/2007, in het bij dit besluit behorende voorstel onder "Ingekomen zienswijzen", niet-ontvankelijk te verklaren en de overige zienswijzen ontvankelijk te verklaren;
- II. overige zienswijzen, in het bij dit besluit behorende voorstel onder "Ingekomen zienswijzen" opgenomen, ongegrond te verklaren;
- III. tot herziening van de op het bestemmingsplangebied Wijnhavenkwartier betrekking hebbende bestemmingsplannen:
 - Spuikwartier, vastgesteld bij raadsbesluit, d.d. 23 augustus 1982, nr. 371;
 - Spuikwartier, tweede herziening, vastgesteld bij raadsbesluit, d.d. 14 april 1988, nr. 153;
 - Spuikwartier, zesde herziening, vastgesteld bij raadsbesluit, d.d. 1 juni 1995, nr. 183;
 - Parapluherziening Detailhandel Vuurwerk, 25 november 2004, nr. 207;
 - Parapluherziening Seksinrichtingen, 25 november 2004, nr. 199;
- IV in afwijking van het ontwerp-bestemmingsplan zoals dat ter inzage heeft gelegen, vast te stellen: het Bestemmingsplan Wijnhavenkwartier, bestaande uit kaart S 10348 en voorschriften, zoals deze bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte bescheiden zijn aangegeven, toegelicht en beschreven.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 24 mei 2007.

De griffier,

De voorzitter.





provincie **HOLLAND**
ZUID

Gemeente Den Haag

- Verbeterde expeditie -

Onderwerp

Artikel 28 WRO; goedkeuring bestemmingsplan
"Wijnhavenkwartier"

Geacht college,

Hierbij zenden wij u twee exemplaren van ons besluit van 8 januari 2008, kenmerk PZH-2007-719470, tot goedkeuring van bovengenoemd bestemmingsplan. Deze toezending dient tevens te worden beschouwd als de in artikel 28, lid 5, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening bedoelde bekendmaking.

Op grond van artikel 28, lid 6 van de WRO dient ons besluit met het bestemmingsplan binnen twee weken na deze bekendmaking gedurende zes weken op de gemeentesecretarie ter inzage te worden gelegd. Op het moment van terinzagelegging begint ook de beroepstermijn, die zes weken duurt. Gedurende die termijn kunnen belanghebbenden die zich tijdig tot ons college hebben gewend en belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij daartoe redelijkerwijs niet in staat waren, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De dag nadat de beroepstermijn is afgelopen, wordt ons besluit van kracht (artikel 28, lid 7, van de WRO), tenzij gedurende die termijn naast het indienen van een beroep tevens bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een verzoek om een voorlopige voorziening wordt gedaan (artikel 56b, lid 1, van de WRO, artikel 36 van de Wet op de Raad van State juncto artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht). Indien dat het geval is, wordt ons besluit niet van kracht voordat op dat verzoek is beslist.

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Tram 9 en bus 65
stoppen bij het
provinciehuis. Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.

Gedeputeerde Staten

Directie Ruimte en Mobiliteit
Afdeling Ruimte en Wonen
Contact
mr. H. Kats
T 070 - 441 72 15
F 070 - 441 78 13
h.kats@pzh.nl

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum

08 JAN. 2008
Ons kenmerk

PZH-2007-719470

Uw kenmerk

JZ/2007.113

Bijlagen



Twee door ons gewaarmerkte plansets, alsmede enkele niet-gewaarmerkte plansets, zenden wij hierbij retour.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris,

M.H.J. van Wieringen-Wagenaar

voorzitter,

J. Franssen



Kenmerk: PZH-2007-719470
Besluitdatum: 8 januari 2008

**BESLUIT VAN GEDEPUTEERDE STATEN VAN ZUID-HOLLAND MET BETREKKING TOT HET
BESTEMMINGSPLAN "WIJNHAVENKWARTIER" VAN DE GEMEENTE DEN HAAG**

I. Inleiding

Bij brief van 1 juni 2007 hebben Burgemeester en wethouders van Den Haag ons verzocht om goedkeuring te verlenen aan het door de raad van die gemeente bij besluit van 24 mei 2007 vastgestelde bestemmingsplan "Wijnhavenkwartier", bestaande uit een plankaart en voorschriften als bedoeld in artikel 10 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO).

II. Inhoud

Het plan heeft betrekking op de herontwikkeling van de locaties Zwarte Madonna en de ministeries van Justitie en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Ten behoeve van deze herontwikkeling heeft de raad van de gemeente Den Haag reeds bij besluit van 11 december 2003 een bestemmingsplan vastgesteld. Gedeputeerde Staten hebben dit plan op 6 juli 2004 goedgekeurd. Uiteindelijk heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dit besluit vernietigd, omdat er in verband met het te realiseren bedrijfsvloeroppervlak naar het oordeel van de Afdeling sprake was van een stadsproject, waarvoor een Mer-beoordelingsprocedure had moeten worden doorlopen. In reactie op deze uitspraak heeft de gemeente Den Haag besloten een m.e.r. op te stellen en daarbij te onderzoeken in hoeverre er bij de herontwikkeling van het Wijnhavenkwartier significante gevolgen voor het milieu te verwachten zijn. De resultaten van dit onderzoek zijn verwerkt in onderhavig bestemmingsplan.

III. Beoordeling plan

Behoudens hetgeen wij onder V ten aanzien van de naar voren gebrachte bedenkingen overwegen, geeft het plan ons geen aanleiding tot het plaatsen van opmerkingen. De voorgestane ontwikkeling past binnen de uitgangspunten, zoals geformuleerd in het Streekplan Zuid-Holland West, vastgesteld op 19 februari 2003.

IV. Bedenkingen

Het vastgestelde plan heeft met ingang van 7 juni 2007 gedurende zes weken voor eenieder ter inzage gelegen. Tijdens die termijn zijn bij ons college bedenkingen ingekomen van:

1. Stichting Rechtsbijstand, Postbus 10100, 5000 JC Tilburg, namens C.D.N. van Vugt, bij brief van 13 juni 2007.

Reclamant heeft geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om op maandag 10 september 2007 haar bedenkingen ten overstaan van een tweetal daartoe door het college van Gedeputeerde Staten gemachtigde ambtenaren toe te lichten. Het gemeentebestuur heeft op genoemde datum wel een nadere uiteenzetting gegeven.

V. Samenvatting en beoordeling bedenkingen

Ingevolge het bepaalde in artikel 28, lid 2, van de WRO, in samenhang met artikel 10:27 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), hebben Gedeputeerde Staten de taak om mede op basis van de Ingebrachte bedenkingen te bezien of het plan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de aan de gemeenteraad toekomende vrijheid om bestemmingen aan te wijzen en voorschriften te geven die de raad uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening nodig acht. Daarnaast dienen wij er op toe te zien dat het plan en de totstandkoming daarvan niet in strijd zijn met het recht.

Samenvatting van de bedenking

Reclamant bewoont een appartement in één van de woontorens aan het Muzenplein. Volgens haar is er in het plangebied momenteel reeds sprake van een tekort aan parkeergelegenheid en zal de situatie als gevolg van de ontwikkelingen die in het plan worden voorzien alleen nog maar verslechteren. Reclamant stelt zich op het standpunt dat dit probleem op bestemmingsplanniveau moeten worden opgelost en niet op bouwplanniveau, zoals de gemeente volgens haar voor ogen staat.

In de tweede plaats is reclamant van mening dat de met de voorziene ontwikkelingen gepaard gaande toename van de verkeersdruk in het plangebied voor onoverkomelijke verkeersproblemen zal zorgen. Één en ander wordt volgens haar mede veroorzaakt doordat de ontsluiting van het gebied in het bestemmingsplan onvoldoende zou zijn geregeld.

Ten derde stelt reclamant dat een aantal van de voorziene woontorens dusdanig dicht op haar appartement zal worden gebouwd, dat dit ten koste van haar privacy en uitzicht zal gaan. Één en ander zal tevens negatieve gevolgen hebben voor de waarde van haar appartement.

In de vierde plaats is volgens reclamant onvoldoende onderzocht welke gevolgen de voorziene ontwikkelingen zullen hebben voor de zon- en daglichttoetreding in haar appartement(encomplex) Zij pleit ervoor dit alsnog te (laten) onderzoeken.

Wij overwegen ten aanzien van de bedenking het volgende

De wijze van toetsen en de normen ten aanzien van het parkeren zijn onderdeel van de gemeentelijke bouwverordening. Uitgangspunt van het beleid is dat de voor de planontwikkeling benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. In het kader van het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA), zoals opgenomen in het MER, is geadviseerd om parkeerplaatsen ook te spreiden. In dit kader kan onder andere gebruik worden gemaakt van de overcapaciteit van enkele in de omgeving van het Wijnhavenkwartier gelegen parkeergarages. Daarnaast wordt dubbelgebruik van parkeerplaatsen gestimuleerd, omdat er hierdoor minder parkeerplaatsen nodig zijn.

Op basis van de door de gemeente gehanteerde normen zijn binnen het plangebied ongeveer 1900 parkeerplaatsen nodig, waarbij overigens geen rekening is gehouden met dubbelgebruik. Door het dubbelgebruik te optimaliseren kan volgens de gemeente met een parkeer capaciteit van ongeveer 1475 parkeerplaatsen worden volstaan. In de huidige situatie zijn in het plangebied 1090 parkeerplaatsen aanwezig. Volgens de gemeente kan de definitieve parkeerbehoefte in het plangebied pas worden bepaald aan de hand van de in te dienen bouwaanvragen, zo lezen wij op bladzijde 23 van de plantoelichting.

Alhoewel er veel voor te zeggen valt om de parkeernormen in het bestemmingsplan op te nemen, lijkt de door de gemeente gehanteerde systematiek ons (eveneens) zeer wel werkbaar. Behalve aan het bestemmingsplan dient een bouwaanvraag, ingevolge het bepaalde in artikel 44, lid 1, sub b van de Woningwet, tevens aan de bouwverordening te worden getoetst. Bouwaanvragen die niet aan de in deze verordening opgenomen parkeernormen voldoen, moeten op basis van artikel 44 van de Woningwet worden geweigerd. Op deze wijze is volgens ons (voldoende) verzekerd dat de parkeernormen zullen worden nageleefd, met als gevolg dat binnen het plangebied voldoende parkeerplaatsen zullen worden gerealiseerd om de nieuwe functies te accommoderen. Wij achten dit onderdeel van de bedenkingen ongegrond.

Voor de berekening van de verkeersintensiteiten wordt gerekend met het aantal ritten dat per functie mag worden verwacht. Daarbij is per functie een onderscheid gemaakt naar de te onderscheiden groepen als bewoners, bezoekers en werknemers en het te verwachten aantal ritten dat per groep gemaakt wordt, verdeeld over de dagen van de week of dagdelen. Door de locatie van het plangebied nabij een OV-knooppunt en in een binnenstedelijk gebied mag ervan worden uitgegaan dat het aandeel autogebruik in de hoeveelheid verkeer per functie beperkt is. Voor de bepaling van het aantal ritten per functie is uitgegaan van de parkeerbehoefte per doelgroep en het aantal malen dat een parkeerplaats per dag gebruikt gaat worden.

Op basis van de benadering per functie is bepaald dat het aantal ritten op een weekdag ten gevolge van de in het plan mogelijk gemaakte ontwikkelingen ten opzichte van de huidige situatie met ongeveer 50% toeneemt (van 2600 naar 3860). Dat deze toename groter is dan de toename van het aantal parkeerplaatsen (van 1090 naar 1475) hangt samen met het intensiveren van het gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen (het dubbelgebruik). Deze toename van het aantal ritten verdeelt zich echter over de diverse routes van en naar de te gebruiken parkeergarages in en nabij het plangebied en over de diverse aan- en afrij-routes van en naar het plangebied. Door een ander gebruikerspatroon van de parkeerplaatsen (als gevolg van de nieuwe functies hotel, horeca, en sportschool) zal het verkeersaanbod minder geconcentreerd zijn in de pieken (de spitsperiodes) dan in de autonome situatie. Het totale verkeersaanbod wordt door de grotere diversiteit aan functies gelijkmatiger over de dag verdeeld, hetgeen positieve gevolgen heeft voor de bereikbaarheid van het plangebied. De gevolgen van een toename van het verkeersaanbod zijn volgens de gemeente dan ook beperkt.

In het bestemmingsplan is verder in het kader van de optimalisatie van het MMA ingespeeld op de in het MER aangegeven bouwstenen door middel van het medegebruik van de huidige busbaan tussen het Prins Bernhardviaduct en de kruising Schedeldoekshaven/Ammunitiehaven/Oranjevuitensingel/Zwarteweg door gemotoriseerd verkeer. Dit medegebruik voorkomt voor het bestemmingsverkeer naar fase I (locatie Zwarte Madonna) de 'omrijdbewegingen' vanaf het Prins Bernhardviaduct via de Ammunitiehaven naar de Schedeldoekshaven. Hierdoor ontstaat voor het Wijnhavenkwartier een directe aansluiting op het Rijkswegennet (via het Prins Bernhardviaduct).

Op grond van het voorgaande hebben wij geen reden om aan te nemen dat zich binnen het plangebied (onoverkomelijke) verkeersproblemen zullen voordoen, zoals reclamant vreest. Wij achten dit onderdeel van de bedenkingen ongegrond.

Reclamant merkt terecht op dat zij vanuit haar woning zicht zal hebben op (een deel van) de in het Wijnhavenkwartier geplande nieuwbouw (en andersom). Gezien het feit dat de afstand van de nieuwbouw tot de woning van reclamant circa 130 meter bedraagt, zijn wij met de gemeente van mening dat de privacy van reclamant als gevolg van één en ander niet of nauwelijks zal worden aangetast. In dit verband wijzen wij erop dat zich reeds in de huidige situatie op kortere dan de gememoreerde afstand hoge kantoorbebouwing bevindt van waaruit, in meer of mindere mate, zicht op de woning van reclamant bestaat.

Voor het uitzicht van reclamant zal de nieuwbouw zowel positieve als negatieve gevolgen hebben. Positief is dat de twee gebouwen waarin momenteel de ministeries van Justitie en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties zijn gevestigd zullen worden gesloopt en worden vervangen door twee smallere torens. De toren met een bouwhoogte van 125 meter binnen de bestemming "Kantoren, gemengde doeleinden en wonen" zal het uitzicht van reclamant negatief beïnvloeden. Dienaangaande merken wij op dat wijzigingen in het uitzicht inherent zijn aan het wonen in een dynamische (stedelijke) omgeving als de onderhavige.

Of en in hoeverre de in het plangebied voorziene ontwikkelingen zullen leiden tot een waardedaling van het appartement van reclamant kunnen (en hoeven) wij niet (te) beoordelen; hiervoor biedt artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening een zelfstandige procedure.

Op grond van het voorgaande achten wij dit onderdeel van de bedenkingen ongegrond.

In opdracht van de gemeente Den Haag is door DGMR een tweetal onderzoeken uitgevoerd naar de gevolgen van de in het plangebied voorziene nieuwbouw voor de zon- en daglichttoetreding in een aantal in de directe omgeving gelegen gebouwen. Gezien het feit dat de woontoren met daarin het appartement van reclamant zich op circa 130 meter van de nieuwbouw bevindt, is deze toren niet expliciet in deze onderzoeken betrokken, hetgeen ons overigens bepaald niet onlogisch voorkomt. Uit de bezonningsdiagrammen valt echter wel af te leiden dat de nieuwbouw voor deze toren alleen in het vroege voorjaar en late najaar (en dan nog alleen in de ochtenduren) voor enige schaduwwerking zal zorgen. Met de gemeente zijn wij op basis van deze bevindingen van mening dat er geen reden bestaat om de zon- en daglichttoetreding in het gebouw van reclamant aan een nader onderzoek te onderwerpen. Wij achten dit onderdeel van de bedenkingen ongegrond.

VI. Beslissing

Gezien het voorgaande en mede gelet op de Wet op de Ruimtelijke Ordening besluiten wij:

1. de bedenkingen van reclamant ongegrond te verklaren;
2. het plan goed te keuren;
3. ingevolge artikel 11, lid 7 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening te bepalen, dat gemeentelijke besluiten tot uitwerking/wijziging van het bestemmingsplan, als bedoeld in artikel 13 van de planvoorschriften geen goedkeuring behoeven;
4. wat betreft het beroep tegen dit besluit te wijzen op het gestelde in artikel 54 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening;
5. dit besluit te zenden aan:
 - a. burgemeester en wethouders van Den Haag;
 - b. de raad van Den Haag;
 - c. de onder IV genoemde reclamant;
 - d. de provinciale planologische commissie;
 - e. de VROM-Inspectie.

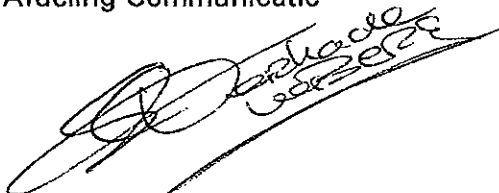
Gemeente Den Haag
Mw. M.H. Verhulst
Postbus 12655
2500 DP DEN HAAG

Datum	inlichtingen	uw kenmerk	ons nummer
11 maart 2008	070-4264643	08/1722	200801757

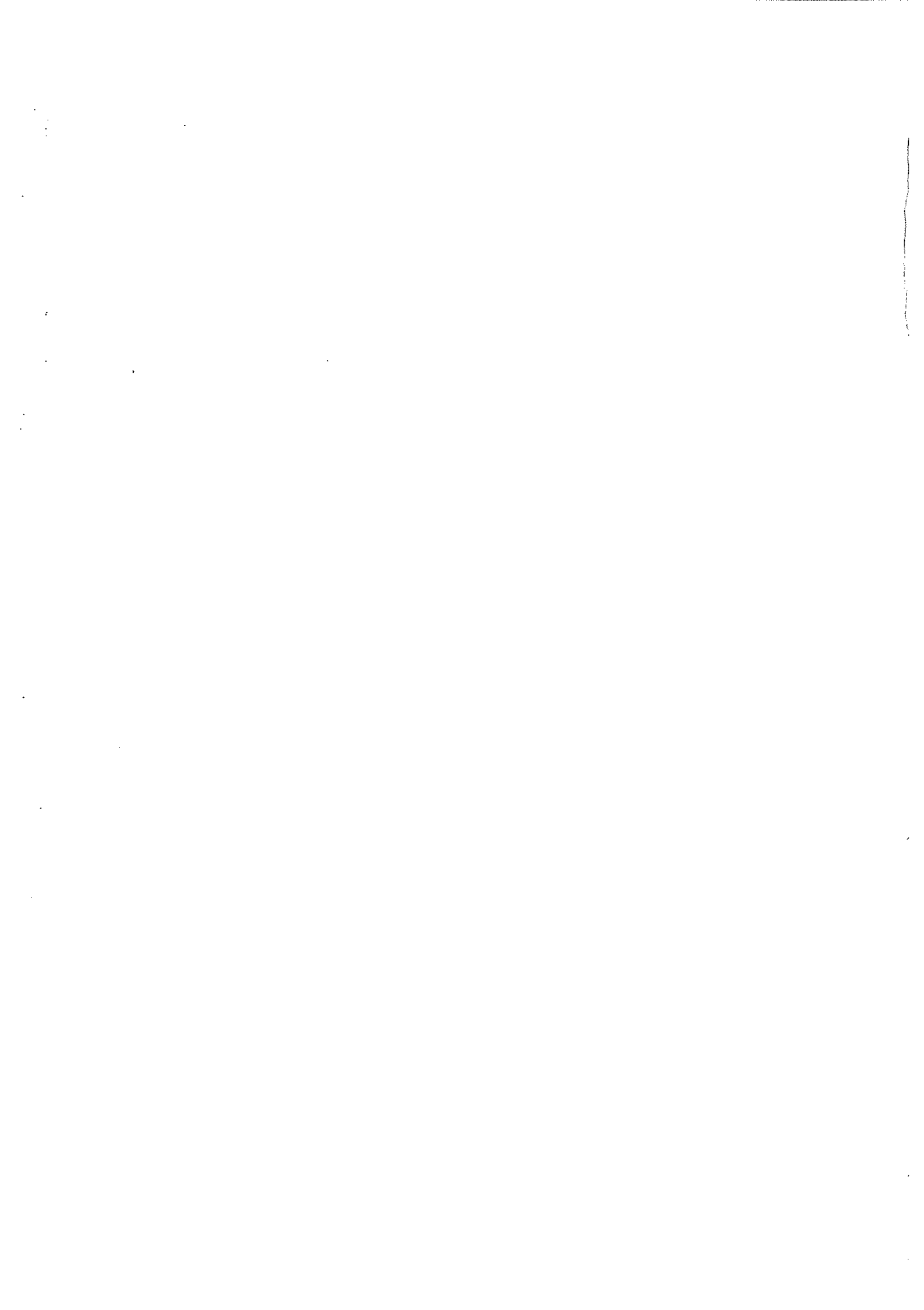
Onderwerp
verzoek om informatie

In antwoord op uw schrijven gedateerd 7 maart 2008 bericht ik u, dat er voor zover bij de Raad van State bekend geen beroep en/of verzoek om schorsing casu quo voorlopige voorziening is ingesteld inzake bestemmingsplan Wijnhavenkwartier.

Afdeling Communicatie



Sietske Verkade
Publieksvoorlichter





Dienst Stedelijke Ontwikkeling

Bijlage

Ons kenmerk
DSO/2008.1015 I

BESTEMMINGSPLAN

Onherroepelijk

Gedurende de termijn van terinzageligging (24 januari t/m 5 maart 2008) van het besluit van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, met betrekking tot het Bestemmingsplan Wijnhavenkwartier, is geen beroep en/of verzoek om voorlopige voorziening ingediend bij de Raad van State. Hierdoor is het goedgekeurde bestemmingsplan ingaande 6 maart 2008 onherroepelijk geworden.

Vanaf 27 maart 2008 ligt het bestemmingsplan ter inzage in het Gemeentelijk ContactCentrum, Spui 70 (maandag t/m woensdag en vrijdag van 09.00 tot 16.00 uur en donderdag van 09.00 tot 20.00 uur).

Den Haag, 25 maart 2008

Burgemeester en wethouders van Den Haag,
namens dezen
Teammanager van de Afdeling Juridische Zaken
van de Directie Bouwen, Toezicht en Dienstverlening
mw. mr. M.V.I. Balázs-den Hartog.

