

Factsheet Archeologie

1. Inleiding

Bij deze factsheet gaat het om het beschermen van archeologische resten die zich (naar verwachting) in de bodem bevinden. Op dit thema zijn diverse wettelijke kaders van toepassing die deze bescherming reeds waarborgen. Daarnaast is er gemeentelijk beleid waarin deze wettelijke kaders zijn geconcretiseerd en is onderzocht waar zich (mogelijk) archeologische waarden in de Haagse bodem bevinden.

2. Ambities

Definities, bestaande wetgeving en beleid

Definities

Archeologische waarde:

de waarde die een gebied bezit op grond van de aldaar aanwezige dan wel te verwachten archeologische resten.

Archeologische verwachting:

de aan een gebied toegekende verwachting in verband met de kans op het voorkomen van archeologische resten

Wetgeving

In de Monumentenwet (artikel 38a) is vastgelegd dat gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening moeten houden met aanwezige en te verwachten archeologische waarden. Daarnaast is in artikel 53 van de Monumentenwet bepaald dat de archeologische meldingsplicht te allen tijde van kracht blijft. Dit houdt in dat wanneer bij graafwerkzaamheden vondsten worden aangetroffen waarvan de vinder redelijkerwijs moet kunnen weten dat het archeologie betreft, dit gemeld moet worden bij het bevoegd gezag.

De kosten van vooronderzoek en indien noodzakelijk opgraving of begeleiding zijn voor de initiatiefnemer.

Gemeentelijk beleid

Voor het gehele grondgebied van Den Haag heeft de gemeente een Archeologische Waarden- en Verwachtingenkaart (AWVK) opgesteld. In de Beleidsnota Archeologie 2011-2020 'In het verleden ligt het heden' (RIS 180680) geeft de gemeente aan hoe ze zorg wil dragen voor de archeologische sporen en resten in de Haagse ondergrond.

Op de gemeentedeckende AWVK komen drie eenheden voor waaraan de gemeente beleid heeft gekoppeld:

1. Terreinen met een archeologische waarde, dat wil zeggen: waarvan is vastgesteld dat er zich belangrijke archeologische sporen en resten bevinden. In het kader van de archeologische monumentenzorg stelt de gemeente hier voorwaarden aan bodemversturende activiteiten dieper dan 50 cm onder maaiveld;
2. Gebieden waar archeologische resten en sporen kunnen worden verwacht (op basis van de bodemopbouw en/of historische kaarten). Bij activiteiten met een bodemverstoring groter dan 50 m² en dieper dan 50 cm onder maaiveld stelt de gemeente hier voorwaarden voor onderzoek en bescherming van mogelijk aanwezige sporen en resten.

3. Gebieden waar geen archeologische sporen/resten (meer) worden verwacht. Hier verbindt de gemeente op het gebied van de archeologie geen voorwaarden aan bodemverstorende activiteiten.

Het gemeentelijk archeologiebeleid geldt voor het geheel van de Trekvlietzone en de Binckhorsthaven en deels voor de Begraafplaatszone en de Spoorboogzone.

In de beleidsnota worden daarnaast enkele beleidsdoelstellingen geformuleerd, waarvan de volgende relevant zijn voor het omgevingsplan Binckhorst:

- De gemeente Den Haag streeft ernaar om archeologische waarden zoveel mogelijk “in situ” in de grond te bewaren. Bij de aanwezigheid van betekenisvolle archeologische resten wordt gekeken of een plaanpassing kan worden toegepast. Wanneer een plaanpassing onmogelijk blijkt te zijn wordt de archeologische vindplaats zo goed mogelijk opgegraven en gedocumenteerd. Het door de gemeente opgestelde Programma van Eisen is daarbij leidend.
- Den Haag gaat uit van de (wettelijk vastgestelde) regel dat de “initiatiefnemer” van graaf- of bouwwerkzaamheden de kosten van archeologisch onderzoek betaalt. Dat betekent ook dat de gemeente voorlichting moet geven over wat het Haagse archeologiebeleid betekent bij ruimtelijke ontwikkeling. Wat de kosten voor opgravingen betreft overweegt de gemeente een tegemoetkoming aan particulieren bij extreem hoge kosten.
- De gemeente Den Haag wil de resultaten van archeologie ‘teruggeven’ aan de mensen. En daarmee het verleden van onze stad dichterbij de mensen brengen. De gemeente doet dat door voorlichting te geven via verschillende middelen zoals tentoonstellingen, publicaties, lezingen, open dagen en lessen. Maar ook door archeologie als inspiratiebron te gebruiken in de openbare ruimte bijvoorbeeld bij nieuwbouw of bij infrastructurele werken.

Sectorale ambitie archeologie

De kaders voor de archeologische ambitie voor de Binckhorst zijn gelegen in zowel wetgeving als gemeentelijk beleid. Beiden hebben als ambitie het tegengaan van aantasting van archeologische waarden (bekende en geregistreerde vindplaatsen) en archeologische verwachtingen (gebieden waarin zich naar verwachting archeologische waarden bevinden of waar waarden bekend zijn zonder dat over de datering, de grootte of het belang iets nader te zeggen valt). Behoud van waarden kan op verschillende manieren: door het in situ in de grond bewaren als meest duurzaam behoud of het zorgvuldig opgraven van archeologische resten. Dit leidt tot de volgende ambitie voor de gehele Binckhorst: *rekening houden met archeologische waarden en verwachtingen.*

3. Confrontatie A: Sectorale ambitie vs gebiedsvisie

In de gebiedsvisie is ten aanzien van archeologie niets opgenomen. Dit betekent dat de hiervoor opgenomen sectorale ambitie niet aangescherpt hoeft te worden.

4. Bestaande situatie (inclusief referentiesituatie)

IJzertijd en Romeinse tijd

De Binckhorst ligt in een gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde door de ligging op strandwallen. Op de strandwallen was al vanaf ongeveer 3500 v. Chr. bewoning mogelijk. Er kunnen zich sporen uit de late IJzertijd en resten uit de Romeinse tijd bevinden. In de Romeinse tijd lag in de omgeving van de Binckhorst de grens van het Romeinse rijk. Hiervan is de locatie van het Forum

Hadriani ten zuiden van de Binckhorst een belangrijk overblijfsel. Deze ondergrondse overblijfselen van de Romeinse stad zijn als rijksmonument aangewezen. Rondom dit rijksmonument zijn ook andere archeologische vondsten te verwachten. In het kader van de realisatie van de Rotterdamsebaan is (en wordt) archeologisch onderzoek gedaan naar de resten die rond het rijksmonument aanwezig zijn. Dit betreft onderzoek ter plaatse van het tracé van de weg. Rondom het tracé is geen onderzoek gepland. Vanwege de nabijheid van de Romeinse stad is op en rond de strandwallen kans op het aantreffen van resten van Romeinse graven, wegen en met infrastructuur geassocieerde zaken.

Middeleeuwen

Ook uit de vroege middeleeuwen kunnen sporen worden aangetroffen op de strandwallen. Uit de late Middeleeuwen stamt het belangrijk archeologisch monument Kasteel De Binckhorst, dat tevens een gemeentelijk aangewezen belangrijke archeologische plaats is. Rondom het kasteel zijn overblijfselen gevonden van boerderijen behorende bij het kasteelterrein. De exacte archeologische waarde is nog niet voldoende vastgesteld. Ter plaatse van het huidige kasteel heeft vermoedelijk een oudere voorganger gestaan, waarvan resten in de bodem aanwezig kunnen zijn.

Archeologische verwachting en onderzoek

Voor grote delen van het plangebied geldt een redelijke tot grote kans op archeologische sporen. Ter plaatse van de strandwallen die in de ondergrond aanwezig zijn is de archeologische trefkans het grootst. Dit ondanks de gebouwen die in de 20^e eeuw in het gebied gebouwd zijn. Door de mogelijk aanwezige resten van een Romeinse weg en onzekerheid over de grootte van het boerderijcomplex rondom Kasteel de Binckhorst, is de verwachting dat ook in grote delen van het gebied buiten de strandwallen archeologische sporen worden aangetroffen.

Vanwege de kans op archeologisch waardevolle resten is archeologisch onderzoek noodzakelijk bij ingrepen waarbij de bodem wordt geroerd in de aangegeven gebieden. Vervolgens dient gehandeld te worden naar de uitkomsten van dat onderzoek conform de archeologische beleidscyclus. Waar archeologische waarden in de bodem aanwezig zijn (rondom Kasteel De Binckhorst), dient te worden aangetoond dat de werkzaamheden deze waarden niet aantasten. Bij voorkeur worden de resten in de bodem bewaard, indien dit niet mogelijk is moeten de resten onderzocht, bewaard en gedocumenteerd worden. Aangezien voor aanleg van de Rotterdamsebaan uitgebreid onderzoek wordt gedaan naar archeologische waarden kan dit enige handreiking bieden voor ontwikkeling.

Achtergrondinformatie

De Cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Zuid-Holland bevat naast informatie over cultuurhistorische waarden ook een overzicht van archeologische en landschappelijke kenmerken. De kaart is bijvoorbeeld te raadplegen voor de exacte ligging van de strandwallen in de Binckhorst en andere geomorfologische informatie. Meer informatie over (te verwachten) archeologische waarden in de Binckhorst is te vinden in het Achtergrondrapport Cultuurhistorie en Archeologie bij het MER Rotterdamsebaan en het bij dat rapport als bijlage beschikbare archeologisch bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek.

5. Confrontatie B: Sectorale ambitie vs huidige situatie

De geformuleerde ambitie is in lijn met de huidige situatie. De bestaande situatie (archeologische waarden en te verwachten waarden) worden met de geformuleerde ambitie voldoende beschermd.

6. Borging in omgevingsplan

Uit de Erfgoedwet volgt dat bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening gehouden moet worden met aanwezige en te verwachten archeologische waarden. Deze bepaling is in het omgevingsplan vertaald in een algemene randvoorwaarde die geldt indien sprake is van grondroering: "Er wordt rekening gehouden met archeologische waarden".

Via een beleidsregel wordt concreet gemaakt wanneer voldoende rekening gehouden wordt met archeologische waarden.

De drie verschillende eenheden op de Archeologische Waarden- en Verwachtingenkaart zijn vertaald in het GIS-systeem.

7. Samenvatting

Ambitie Binckhorst:

"Rekening houden met archeologische waarden en verwachtingen"

Factsheet Bezinning

1. Inleiding

Het stellen van ambities en regels ten aanzien van bezinning draagt bij aan de kwaliteit van de fysieke leefomgeving van inwoners van Den Haag. Daarom heeft de raad beleid vastgesteld om ervoor zorg te dragen dat bij nieuwbouwplannen de omgeving kan blijven genieten van een mogelijke bezonningsduur van twee uur (of er geen verdere afname plaatsvindt als de mogelijke bezinning nu al minder dan twee uur is). In deze factsheet wordt ingegaan op het thema bezinning.

2. Ambities

Definities, bestaande wetgeving en beleid

Wetgeving

Er bestaat geen wetgeving voor bezinning. In het kader van een bestemmingsplan is het beoordelingscriterium een 'goede ruimtelijke ordening'. Met de verbrede reikwijdte van het omgevingsplan Binckhorst, zoals opgenomen in artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, wordt dat het criterium 'een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving'

Gemeentelijk beleid

De raad heeft bezinningsbeleid vastgesteld (RIS 170509) om te voorkomen dat bestaande woningen deels of volledig in de schaduw komen te liggen van nieuwe ontwikkelingen. Daarbij heeft de raad een norm gesteld: ten minste twee mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober gemeten op het midden van de gevel van een woning op een hoogte van 0,75 meter. Indien de bezinning voor bestaande woningen minder is dan twee uur op de bepalende dag 19 februari, mag er geen verslechtering optreden. Daarnaast is er voor dakopbouwen nog een zogenaamde excessenregeling vastgesteld (RIS 180461): de mogelijke bezonningsuren per dag in de genoemde periode mag met niet meer dan 50% afnemen als gevolg van de bouw van één of meerdere dakopbouwen op omliggende woningen.

Van bovenstaande norm kan in uitzonderlijke gevallen worden afgeweken.

Daarnaast heeft de raad een aantal randvoorwaarden gesteld bij de norm en aan de onderzoeksplicht:

- onderzoek is vereist indien sprake is van een bouwhoogte van meer dan 25 meter of als de nieuwbouw ten minste anderhalf keer de hoogte heeft van de gemiddelde hoogte van de omgeving;
- onderzoek kan worden gevraagd als er sprake is van kleinere hoogten, bij verhogingen van de bestaande gevelwand (bv. dakopbouwen of extra bouwlagen);
- de norm is alleen van toepassing op de omgeving van het te realiseren project en niet op de nieuwbouw zelf;
- de norm is ook van toepassing op openbare en semi-openbare ruimten met een recreatieve functie, buitenruimten bij scholen en kindercentra, maar niet op de openbare weg;
- de norm is niet van toepassing op buitenruimten (balkons, tuinen), bijgebouwen of ondergeschikte aan- en uitbouwen van woningen;
- bij bestemmingsplannen en bouwplannen wordt het onderzoeksgebied beperkt tot een gebied rondom het bouwwerk met een straal van maximaal driemaal de hoogte van het te realiseren project.

Sectorale ambitie bezonning

Er is geen specifieke wettelijke grenswaarde voor bezonning opgenomen. Daarom is alleen het algemene wettelijke criterium van toepassing dat is opgenomen in artikel 7c van het Besluit Uitvoering Crisis- en herstelwet: (zorg voor) een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Aan dit criterium is door de raad invulling gegeven met het Haags bezonningsbeleid. De ambitie voor het thema bezonning is dat bij nieuwbouw het Haags bezonningsbeleid in acht wordt genomen.

3. Confrontatie A: Sectorale ambitie vs gebiedsvisie

In de gebiedsvisie is ten aanzien van bezonning niets opgenomen. Dit betekent dat de hiervoor opgenomen sectorale ambitie niet aangescherpt hoeft te worden.

4. Bestaande situatie (inclusief referentiesituatie)

Bezonning is een aspect dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening/goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving wordt afgewogen als er sprake is van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. Denk daarbij aan een bestemmingsplan dat een bouwplan juridisch-planologisch mogelijk maakt of de verlening van een omgevingsvergunning waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan. Ook het gemeentelijk beleid is zo opgebouwd: het beleid is uitsluitend van toepassing als sprake is van nieuwbouw. Om die reden is geen bezonningsonderzoek uitgevoerd om de bezonning van bestaande woningen in beeld te brengen.

5. Confrontatie B: Sectorale ambitie vs huidige situatie

De gestelde ambitie heeft alleen betrekking op het realiseren van nieuwe gebouwen en is daardoor niet van toepassing op de huidige situatie.

6. Borging in omgevingsplan

Voor het thema bezonning is zoals hiervoor aangegeven geen specifieke wetgeving. Daarom wordt uitsluitend het gemeentelijke bezonningsbeleid verankerd in het omgevingsplan. In het omgevingsplan is, indien sprake is van bouwen, verbouwen of renoveren, de randvoorwaarde opgenomen dat de bezonning van belendende percelen niet onevenredig wordt aangetast, waarbij de normen in het Haags bezonningsbeleid in acht worden genomen. Het gaat hier om een dynamische regeling. Indien de raad in de toekomst zou besluiten om de normen in het bezonningsbeleid aan te passen, gelden die vernieuwde normen ook in het kader van dit omgevingsplan.

7. Samenvatting

Ambitie Binckhorst:

“Bij nieuwbouw wordt het Haags bezonningsbeleid in acht genomen”

Factsheet Bodemkwaliteit

1. Inleiding

Bij bodemkwaliteit gaat het om de vraag of de kwaliteit van de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik van deze grond. Dit kan zowel bovengronds als ondergronds gebruik zijn. Op dit thema zijn de Wet Bodembescherming, het Besluit bodemkwaliteit en de Regeling bodemkwaliteit van toepassing die bescherming van de kwaliteit van de bodem waarborgen. Daarnaast is er aanvullend gemeentelijk beleid.

2. Ambities

Definities, bestaande wetgeving en beleid

Definities

Bodem:

het vaste deel van de aarde met de zich daarin bevindende vloeibare en gasvormige bestanddelen en organismen.

Belang van de bescherming van de bodem:

het belang van het voorkomen, beperken of ongedaan maken van veranderingen van hoedanigheden van de bodem, die een vermindering of bedreiging betekenen van de functionele eigenschappen die de bodem voor mens, plant of dier heeft.

Bodemvervuiling:

verontreiniging van de bodem waarbij de functionele eigenschappen die de bodem voor mens, plant of dier heeft verminderd wordt.

Bodemkwaliteit:

de capaciteit van de bodem om onder wisselende omstandigheden te functioneren als het gaat om het op peil houden van de kringloop van voedingsstoffen en van de biodiversiteit, en het voorzien van steun aan planten of andere structuren en belangen (zoals cultureel erfgoed). Ze is omgekeerd evenredig aan bodemvervuiling.

Saneren:

het beperken en zoveel mogelijk ongedaan maken van bodemverontreiniging en de directe gevolgen daarvan of van dreigende verontreiniging van de bodem.

Wetgeving

Wet bodembescherming (Wbb)

De bescherming van de kwaliteit van de bodem is geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). In het verleden is als gevolg van menselijk handelen deze kwaliteit verslechterd en zijn plaatselijk bodemverontreinigingen ontstaan. De wet maakt onderscheid tussen historische verontreinigingen die zijn ontstaan voor 1987 en alle verontreiniging die hierna zijn ontstaan, waarop een zorgplicht van toepassing is. Historische gevallen van bodemverontreiniging worden functiegericht en kosteneffectief uitgevoerd. Dit betekent geschikt voor het gebruik en gericht op bronaanpak. Afhankelijk van de aard en omvang van een bodemverontreiniging kunnen de humane, ecologische en verspreidingsrisico's worden bepaald. Bij ontoelaatbare risico's op dat gebied is er sprake van een saneringsverplichting.

In de Wet bodembescherming is een zorgplicht opgenomen (artikel 13) voor een ieder die op of in de bodem handelingen als bedoeld in de artikelen 6 t/m 11 Wbb verricht. Op basis van deze zorgplicht moet worden gezorgd dat door die handelingen de bodem niet (verder) wordt verontreinigd. Als er toch een verontreiniging optreedt dienen maatregelen te worden genomen om de verontreiniging zoveel mogelijk ongedaan te maken. Deze zorgplichtbepaling verplicht bij (dreigende) bodemverontreiniging, dus ook van het grondwater, tot het nemen van alle maatregelen die redelijkerwijs kunnen worden gevegd om de bodem te beschermen. De zorgplicht geldt alleen voor zogenaamde 'nieuwe' bodemverontreinigingen, dit zijn gevallen die op of na 1 januari 1987 zijn ontstaan. Dit artikel richt zich op zowel de directe veroorzaker van een verontreiniging als ook op degene die bevoegd en/of feitelijk in staat is om een overtreding van de zorgplicht te voorkomen dan wel te beperken. Daarnaast heeft de zorgplicht een zelfstandige en aanvullende betekenis naast de voorschriften van bijvoorbeeld een omgevingsvergunning voor de inrichting.

Besluit bodemkwaliteit

In het kader van duurzaam bodembeheer zijn er regels gesteld aan het hergebruik van bouwstoffen, grond en baggerspecie. Deze spelregels zijn opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit naast de regels rondom kwaliteitsborging van de uitvoer. Het Besluit stelt eisen aan de milieuhygiënische kwaliteit van toe te passen materialen. Naast generiek beleid biedt het Besluit gemeenten de mogelijkheid tot het opstellen van gebiedsspecifiek beleid voor het toepassen van grond en baggerspecie in haar gemeente. Dit biedt ruimte voor meer maatwerk waardoor het beter aansluit bij de gebiedseigen bodemkwaliteit en de dynamiek van de gemeente.

Circulaire bodemsanering

In de circulaire staat de uitwerking van het saneringscriterium centraal. Het saneringscriterium omvat een systematiek waarmee kan worden bepaald of de verontreiniging van de bodem zorgt voor een zodanig risico voor mens, plant en dier, dat er spoedig moet worden gesaneerd. Uitgangspunt is dat de systematiek leidt tot een zorgvuldige vaststelling van humane, ecologische en verspreidingsrisico's. De systematiek bestaat uit de volgende stappen:

1. uitvoeren van een standaard risicobeoordeling: vaststelling of er bij het huidige en/of toekomstige gebruik sprake is van onaanvaardbare risico's voor de mens (humaan), voor het ecosysteem (ecologisch) of uit het oogpunt van verspreiding van verontreiniging;
2. vaststellen saneringstijdstip: indien uit stap 1 blijkt dat sprake is van onaanvaardbare risico's dan dient in beginsel de sanering met spoed te worden uitgevoerd. Indien hier geen sprake van is, kan de sanering op een natuurlijk moment worden uitgevoerd;
3. aanvullende risicobeoordeling: indien uit stap 1 blijkt dat sprake is van onaanvaardbare risico's kan een locatiespecifieke risicobeoordeling worden uitgevoerd om te beoordelen of deze generieke beoordeling juist is. Dit vergt veelal aanvullend onderzoek of in geval van ecologische risico's kan eveneens worden gekozen voor een maatschappelijke afweging. Dit laatste betreft een gebiedsproces waarin bodemverontreiniging, sanerende en inrichtingsmaatregelen en natuurwaarde in samenhang worden bekeken. Deze aanvullende risicobeoordeling is niet verplicht.

Wet milieubeheer en Activiteitenbesluit

Een belangrijk uitgangspunt in het milieubeleid is preventie. Om bodemverontreiniging bij bedrijfsactiviteiten te voorkomen zijn bodembeschermende maatregelen noodzakelijk. Regels voor inrichtingen zijn opgenomen in de Wet milieubeheer. Bij bedrijfsmatige activiteiten, waarbij het risico bestaat dat deze stoffen de bodem verontreinigen, moet een bedrijf zijn bodem beschermen tegen die stoffen. Het Activiteitenbesluit betreft een nadere uitwerking van de verplichtingen om de aanwezige bodemrisico's als gevolg van bodembedreigende activiteiten verwaarloosbaar te maken. Hierbij wordt de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming (NRB) gehanteerd als richtlijn voor het bepalen van de noodzakelijke voorzieningen en maatregelen.

Beleid

Gebiedsgericht Milieubeleid (2005, RIS 127626)

Het Gebiedsgericht Milieubeleid uit 2005 beschrijft weliswaar welke milieukwaliteit op het thema bodem gewenst is, echter sinds de wetswijziging gaat de Wet bodembescherming uit van andere uitgangspunten. Het Gebiedsgericht Milieubeleid is derhalve op dit punt niet meer actueel. In het omgevingsplan wordt daarom uitgegaan van de wettelijke basis op grond van de Wet bodembescherming en de Wet milieubeheer alsmede uitwerkingen daarvan.

Nota bodembeheer gemeente Den Haag 2013-2023

In het kader van het Besluit bodemkwaliteit is de Nota bodembeheer opgesteld waarin gebiedsspecifiek beleid voor het toepassen van grond en baggerspecie is uitgewerkt voor het grondgebied van de gemeente Den Haag. Bij allerlei graafwerkzaamheden, toepassing van grond en bewerkingen van de (water)bodem komt grond of baggerspecie vrij welke onder voorwaarden elders hergebruikt kan worden. De spelregels voor dit hergebruik staan beschreven in de Nota.

Met de Nota bodembeheer wordt invulling gegeven aan het duurzaam en verantwoord beheer van de bodem in de gemeente Den Haag. Er zijn vier uitgangspunten voor het duurzaam en verantwoord bodembeheer:

- standstill op beheergebiedniveau: de kwaliteit van de bodem mag op het schaalniveau van de gemeente Den Haag niet verslechteren;
- het beschermen van waardevolle natuurgebieden;
- beperking van het gebruik van primaire grondstoffen uit winlocaties;
- kostenbesparing.

Randvoorwaarden voor het gemeentelijk grondstromenbeleid (nuttig hergebruik van grond) zijn: praktisch uitvoerbaar, milieuhygiënisch verantwoord en transparant. Aan de eisen die in de Nota bodembeheer zijn opgenomen ligt een bodemkwaliteitskaart ten grondslag. De bodemkwaliteitskaart beschrijft de gebiedseigen bodemkwaliteit op het schaalniveau van zones. De Binckhorst valt binnen de zone 'vroeg gebouwd gebied rondom het centrum'. De regels voor deze zone zijn als volgt: vrijkomende grond kan binnen de eigen zone worden hergebruikt. Voorafgaand aan hergebruik elders dient de grond te worden gekeurd en dient te worden beoordeeld of aan de toepassingseis wordt voldaan. Verbijzondering betreft dat voor PCB (stofgroep polychloorbifenylen) een andere normstelling wordt gehanteerd dan is opgenomen in het Besluit Bodemkwaliteit om hergebruik mogelijk te maken.

De gemeente Den Haag beoordeelt bij onverdachte locaties de vrijkomende grond uit de bodemlaag dieper dan 2 meter beneden het maaiveld op dezelfde wijze als de bovenliggende bodemlaag (0,5 tot 2 meter beneden maaiveld). Ook de toepassingseis in deze bodemlaag wordt gelijk gesteld aan die van de bovenliggende bodemlaag. Bij graafwerkzaamheden hoeft niet gescheiden te worden ontgraven. De grond mag worden geroerd en hoeft niet in dezelfde bodemlagen te worden teruggeplaatst. Voorafgaand aan het grondverzet is geverifieerd of de bodemlaag dieper dan 2 meter verdacht is van een verontreiniging.

Gezamenlijk bodemsaneringsbeleid provincie Zuid-Holland

In de nota Gezamenlijk bodemsaneringsbeleid provincie Zuid-Holland hebben de besturen van de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Den Haag, Dordrecht, Leiden, Rotterdam en Schiedam het gezamenlijke saneringsbeleid vormgegeven. Op basis van de landelijke wetgeving zijn de beleidsregels voor het uitvoeren van bodemonderzoek en saneringen nader beschreven.

Sectorale ambitie bodemkwaliteit

De kaders voor de ambitie voor de Binckhorst zijn gelegen in zowel wetgeving als gemeentelijk beleid. De daaruit voortvloeiende ambitie is dat voor alle deelgebieden de kwaliteit van de bodem niet mag verslechteren en dat de kwaliteit van de bodem dient te passen bij het gebruik van de grond zodat eventuele bodemvervuiling geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de grond.

3. Confrontatie A: Sectorale ambitie vs gebiedsvisie

In de gebiedsvisie zijn ten aanzien van bodemkwaliteit geen aanvullende of afwijkende ambities opgenomen. Dit betekent dat de hiervoor opgenomen sectorale ambitie niet aangescherpt hoeft te worden.

4. Bestaande situatie (inclusief referentiesituatie)

De huidige situatie is beoordeeld op basis van het Bodemloket, het landelijke overzicht van bekende verontreinigingen, saneringen en historische verdachte locaties op het voorkomen van een bodemverontreiniging. Zoals het Bodemloket aangeeft, is de Binckhorst grotendeels gesaneerd. Voor een aantal percelen is bodemonderzoek uitgevoerd, maar kan verder onderzoek noodzakelijk zijn.

Nota Bodembeheer

Het plangebied is gelegen in zone B3/O1 van de Nota Bodembeheer Den Haag. Hier wordt een slechtere bodemkwaliteit verwacht vanwege de stedelijke ophooglaag. De bodem in deze zone is indicatief licht tot sterk verontreinigd.

Algemeen verontreinigingsbeeld in de Binckhorst

Het verontreinigingsbeeld van de Binckhorst is zeer divers. Dit is het gevolg van verschillende bedrijfsmatige activiteiten die in het verleden hebben plaatsgevonden en de wijze waarop het gebied is ontwikkeld (onder andere ophooglagen). Doorgaans wordt onderscheid gemaakt in bedrijfsgerelateerde verontreinigingen die leiden tot een lokale bodemverontreiniging met een duidelijke bron en heterogene diffuse verontreiniging waarbij een eenduidige bron veelal ontbreekt.

Een aantal locaties is grootschalig heterogeen diffuus verontreinigd, onder andere het voormalige Gasfabriekterrein en de directe omgeving daarvan, het voormalige Pametex-terrein en de ten zuiden van het Pametex-terrein gelegen percelen aan de Komeetweg. Naast een gasfabriek (Binckhorst) waren er meerdere bedrijven gevestigd binnen het plangebied met de volgende bodembedreigende activiteiten: hout- en metaalbewerkingsinrichtingen, benzinstations, autosloperijen en -garages, afvaloverslagstations, een drukkerij, een sigarettenfabriek, een autowasstraat, een tectyleerbedrijf, verfspuiterijen en een verffabriek. Binnen het plangebied zijn diverse ondergrondse brandstoftanks bekend, een deel is gesaneerd, een deel is mogelijk nog in gebruik.

Overige bedrijfsgerelateerde puntbronverontreinigingen zijn vermoedelijk nog niet volledig in beeld gebracht. Op basis van bekende bronnen kan worden gesteld dat deze over het algemeen een beperkte omvang hebben (enkele meters tot enkele tientallen meters) en zich in beperkte mate hebben verspreid in horizontale en verticale richting. De verontreinigingen komen in zowel grond als grondwater voor.

Humane spoedlocaties

Binnen het plangebied zijn twee gevallen van ernstige bodemverontreiniging bekend die zijn aangemerkt als humane spoedlocatie. Dat wil zeggen dat de daar aanwezige bodemverontreiniging mogelijk een risico oplevert voor de gezondheid van mensen. Het betreft de volgende gevallen:

- NS Emplacement Binckhorst Geval 165, WBB 15 (locatiecode 1820063). De sanering van dit geval is in uitvoering;
- Binckhorstlaan 320 tot en met 334. In de beschikking (kenmerk ODH-2015-00684734 d.d. 14 juli 2015) is opgenomen dat uiterlijk op 14 juli 2019 gestart moet worden met de sanering van dit geval.

Noordwestelijk deel Binckhorst

Het noordwestelijk deel van de Binckhorst grenst aan het voormalige Gasfabriekterrein. Hier is de bodem sterk verontreinigd met zware metalen, cyanide en PAK in de grond. Het grondwater bevat sterk verhoogde gehalten aan BTEX (vluchtige aromaten), PAK, minerale olie en cyanide. De verontreinigingen in het binnengebied worden middels civiel technische ingrepen beheerst. Deze maatregelen zijn genomen voor het gebied tussen de Binckhorstlaan, het Trekvljetplein, de Mercuriusweg en de Trekvljet, waardoor de bodemverontreiniging in grond en grondwater geen invloed heeft op de bodemkwaliteit daarbuiten. Wel is van belang rekening te houden met verschillende grondwaterverontreinigingen met cyanide en thiocynaat direct ten oosten van de Binckhorstlaan.

Ten oosten van de Binckhorstlaan

Het deel ten oosten van de Binckhorstlaan valt binnen het deelgebied D uit het historisch onderzoek van IDDS. Veel locaties zijn hier slechts zeer gericht onderzocht op de verdachte activiteiten, zoals ondergrondse opslagtanks. Overige terreindelen zijn hierbij buiten beschouwing gelaten, waardoor geen totaalbeeld van de verontreinigingssituatie op de locatie is verkregen. Zoals hierboven aangegeven is het van belang om rekening te houden met verschillende grondwaterverontreinigingen met cyanide direct ten oosten van de Binckhorstlaan.

Gevallen van ernstige bodemverontreiniging

Binnen en in de directe omgeving van het plangebied zijn bodemonderzoeken uitgevoerd in verband met aangetroffen verontreinigingen, herinrichting en/of bouwplannen. Hierbij zijn in het plangebied meerdere gevallen van ernstige bodemverontreiniging aangetroffen. Er is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging als de aangetroffen concentraties gemiddeld de interventiewaarde overschrijden in meer dan 25 m³ grond en/of 100 m³ grondwater (bodenvolume). Circa een kwart van deze gevallen is volledig gesaneerd, waaronder het Pametex-terrein (locatiecode 1810003), ter plaatse gelden geen gebruiksbepalingen. Circa de helft van de gevallen is deels gesaneerd, waarbij er een restverontreiniging is achtergebleven in grond of grondwater. Door de restverontreiniging kan er sprake zijn van gebruiksbepalingen. De eindsituatie is vastgelegd door middel van een beschikking per geval. De overige gevallen zijn nog niet opgepakt. Het betreft wel gevallen van ernstige bodemverontreiniging maar deze zijn niet spoedeisend en kunnen op een natuurlijk moment worden gesaneerd.

Status bodemonderzoeken en noodzaak tot bodemonderzoek in plangebied

Niet alle verdachte deellocaties in het plangebied zijn (voldoende) onderzocht of gesaneerd. Voor die delen binnen het plangebied waar herinrichting en/of nieuwbouw plaatsvindt is bodemonderzoek noodzakelijk, eventueel gevolgd door een sanering. Daarnaast kan het voorkomen dat wel onderzoek bekend is, maar dat het uitgevoerde bodemonderzoek sterk verouderd is (ouder dan vijf jaar). Voor deze locaties geldt dat het bodemonderzoek geactualiseerd moet worden bij bouwplannen/herinrichtingsplannen.

5. Confrontatie B: Sectorale ambitie vs huidige situatie

De confrontatie tussen de opgestelde ambitie en huidige situatie leiden niet tot conflicten.

6. Borging in omgevingsplan

Op basis van de wetgeving is reeds geborgd dat de kwaliteit van de grond dient te passen bij het beoogd gebruik van de grond. Aanvullend is in het omgevingsplan als algemene randvoorwaarde opgenomen dat de kwaliteit van de bodem in acht wordt genomen en mag niet verslechteren;

7. Samenvatting

Ambitie Binckhorst:

“De kwaliteit van de bodem mag niet verslechteren en dient te passen bij het gebruik van de grond zodat eventuele bodemvervuiling geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de grond.”

Factsheet Brandveiligheid, Bereikbaarheid en Zelfredzaamheid

1. Inleiding

Bij deze factsheet gaat het om de brandveiligheid en de bereikbaarheid en zelfredzaamheid bij incidenten. Het gaat in deze om het borgen van vroegtijdige structurele aandacht voor veiligheid. Daarbij wordt onder brandveiligheid ook de bestrijdbaarheid van een eventuele brand verstaan.

Ter verduidelijking is in deze factsheet een nadere splitsing gemaakt tussen enerzijds brandveiligheid en anderzijds bereikbaarheid en zelfredzaamheid. Deze laatste categorie is vervolgens ook nog verder uitgesplitst tot de categorie verantwoording groepsrisico externe veiligheid en overig. Deze verantwoording wordt niet in deze factsheet uitgewerkt, maar is onderdeel van de factsheet Externe Veiligheid.

Bij brandveiligheid gaat het om het gebouw zelf en haar omgeving. Voor dit onderdeel is zowel wetgeving als provinciaal en gemeentelijk beleid van toepassing.

Bij bereikbaarheid en zelfredzaamheid gaat het niet om het gebouw zelf maar juist om (de inrichting van) de omgeving in de directe omgeving van het gebouw. Incidenten is in deze ruim opgevat, gedacht worden aan calamiteiten met gevaarlijke stoffen, calamiteiten bij risicovolle bedrijven, maar ook aan het blussen van branden of het verlenen van zorg.

2. Ambities

Definities, bestaande wetgeving en beleid

Definities

Bereikbaarheid:

Het goed kunnen bereiken van het incidentadres door het materieel, de middelen en het personeel.

Brandveiligheid:

Toestand van een acceptabel risico met betrekking tot het uitbreken en de gevolgen van brand, die ook door betrokkenen als zodanig wordt ervaren.

Bestrijdbaarheid:

De mate waarin een calamiteit door de brandweer bestreden kan worden, zodat er geen sprake meer is van een calamiteit.

Zelfredzaamheid:

Het vermogen van individuen om zelfstandig maatregelen te nemen om zichzelf te beschermen tegen de nadelige gevolgen van een calamiteit.

Externe veiligheid:

Het gevaar voor aantasting van het welzijn van mens en milieu bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen.

Groepsrisico :

De cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een risicobron en een ongewoon voorval met deze risicobron waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

Wetgeving

Wet veiligheidsregio's

In deze wet is opgenomen dat het college van burgemeester en wethouders is belast met de organisatie van de brandweezorg, de rampenbestrijding en crisisbeheersing en de geneeskundige hulpverlening. Tot de brandweezorg behoort, het voorkomen, beperken en bestrijden van brand, het beperken van brandgevaar, het voorkomen en beperken van ongevallen bij brand en al hetgeen daarmee verband houdt, het beperken en bestrijden van gevaar voor mensen en dieren bij ongevallen anders dan bij brand. De gemeenteraad kan in een brandveiligheidsverordening nadere regels stellen.

Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

In deze wet is opgenomen er een omgevingsvergunningsplicht geldt voor het in gebruik nemen of gebruiken van een bouwwerk in met het oog op de brandveiligheid bij algemene maatregel van bestuur aangewezen categorieën gevallen. Deze aangewezen categorieën gevallen zijn opgesomd in artikel 2.2 van het Besluit omgevingsrecht. In die gevallen dient te worden voldaan aan de brandveiligheidsvereisten uit het bouwbesluit.

Bouwbesluit

In het bouwbesluit zijn diverse voorschriften opgenomen ten behoeve van de brandveiligheid van gebouwen. Het gaat hierbij om de sterkte bij brand (afdeling 2.2), beperking van het ontstaan van een brandgevaarlijke situatie (afd. 2.8), beperking van het ontwikkelen van brand en rook (afd. 2.9), beperking van uitbreiding van brand (afd. 2.10), verdere beperking van brand en verdere verspreiding van rook (afd. 2.10), vluchtroutes (afd. 2.11) en hulpverlening bij brand (afd. 2.12). Deze bepalingen blijven via het bouwbesluit van toepassing op nieuwe ontwikkelingen en worden niet opgenomen in het omgevingsplan.

Besluit externe veiligheid inrichtingen, Besluit externe veiligheid buisleidingen & Besluit externe veiligheid transportroutes.

De regionale brandweer heeft een wettelijk adviesrecht over de verantwoording van het groepsrisico in het kader van externe veiligheid. Dit adviesrecht is ondergebracht in de artikelen 12 (Wm-vergunningen) en 13 (ruimtelijke plannen) van het besluit externe veiligheid inrichtingen en in artikel 9 van het Besluit externe veiligheid transportroutes

Provinciaal beleid

Beleidsregel groepsrisico en ruimtelijke ordening

In deze beleidsregel geven provinciale staten aan dat zij de hen ter beschikking staande middelen inzetten om te bevorderen of af te dwingen dat in ruimtelijke besluiten, waarbij het groepsrisico toeneemt, grote groepen mensen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen worden beschermd.

Beleidsregel groepsrisicoverantwoording in inpassingsplannen

In deze beleidsregel zijn voorwaarden opgenomen waaraan moet worden voldaan bij de vaststelling van provinciale ruimtelijke besluiten.

Gemeentelijk beleid

Nota externe veiligheid Den Haag (RIS 259485)

Onderdeel van de Nota externe veiligheid is dat bij het beoordelen van risicosituaties ook de mogelijke effecten en beheersbaarheid van een calamiteit worden bekeken. Dat is aanvullend op de

beoordeling van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico (zie Factsheet Externe Veiligheid). Hierbij wordt het advies van de Veiligheidsregio Haaglanden in het kader van de verantwoordingsplicht groepsrisico ingewonnen.

Routing gevaarlijke stoffen Den Haag (RIS 114541 en 258608)

De gemeenteraad heeft in 2004 de routes voor vervoer van gevaarlijke stoffen over het gemeentelijke wegennet vastgesteld. In aanvulling daarop is in mei 2013 vastgesteld dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Utrechtse Baan uitsluitend in de nachtperiode mag plaatsvinden. Op grond van deze beide besluiten is vervoer van gevaarlijke stoffen toegestaan over de volgende wegen:

- Lozerlaan tussen Wippolderlaan (gemeentegrens) en Nieuweweg (maakt deel uit van provinciale weg N211);
- Lozerlaan tussen Nieuweweg en Monsterseweg
- Ockenburghstraat
- Erasmusweg tussen Lozerlaan en Poeldijkseweg
- Nieuweweg tussen Lozerlaan en grens met de gemeente Westland
- Leidsestraatweg tussen de N44 (gemeentegrens) en de Benoordenhoutseweg
- Benoordenhoutseweg ⁽¹⁾ tussen de Leidsestraatweg en de Laan van Nieuw Oost Indië
- Benoordenhoutseweg ⁽¹⁾ tussen de Laan van Nieuw Oost Indië en de Boslaan
- Utrechtsebaan ⁽¹⁾ hoofdrijbanen (tunnelbak) tussen gemeentegrens en
- Zuid-Hollandlaan / Benoordenhoutseweg

⁽¹⁾ Het vervoer van gevaarlijke stoffen, die op grond van dit besluit zijn aangewezen, is gedurende de uren tussen 8.00 uur en 18.00 uur niet op deze wegen en weggedeelten toegestaan (venstertijdenregeling).

Hoofdroutekaart nood- en hulpdiensten

Op 1 december 1992 heeft het college van B&W de 'Hoofdroutekaart hulpdiensten en openbaar vervoer' vastgesteld. Op deze kaart zijn de wegen binnen de gemeente Den Haag aangewezen, waarop onbelemmerd vervoer van nood- en hulpdiensten moet kunnen plaatsvinden. Strekking van het beleid op dit punt is dat op deze wegen geen aanleg of uitbreiding van fysieke snelheidsremmers plaats vindt.

Brandveiligheidsverordening 2012

Op 15 november 2012 is deze verordening vastgesteld. Deze verordening ziet op het brandveilig gebruik van inrichtingen; voor mensen toegankelijke ruimtelijk begrensde plaatsen die geen bouwwerken zijn. Op grond van de verordening geldt voor deze inrichtingen de verplichting tot het hebben van een gebruiksvergunning, als binnen de inrichting groepen aanwezig zijn en dag- en/of nachtverblijf wordt verschaft. In die gevallen dient te worden voldaan aan de brandveiligheidsvereisten uit het bouwbesluit.

Handboek openbare ruimte

In het handboek openbare ruimte zijn diverse voorschriften opgenomen ten behoeve van de inrichting van de openbare ruimte om de bereikbaarheid en zelfredzaamheid van te waarborgen. Hierbij kan gedacht worden aan minimale afmetingen van wegen en verwijderbare palen.

Overig

Handreiking Bluswatervoorziening en bereikbaarheid

In de handreiking wordt ingegaan op de benodigde hoeveelheid bluswater en de eisen ten aanzien van de bereikbaarheid van incidentlocaties en bluswatervoorzieningen. Voor de eisen ten aanzien van bluswatervoorziening en bereikbaarheid is het bouwbesluit 2012 het uitgangspunt. De

handreiking is een praktische uitwerking van de wet- en regelgeving.

Handreiking verantwoorde brandweerafdvisering

De handreiking heeft als doel om tot een weloverwogen brandweerafdvis te komen en geeft handvatten voor goed gebruik van het brandweerafdvis in de verantwoording groepsrisico in het kader van externe veiligheid. Ook wordt beoogd de doorwerking van het afdvis te optimaliseren.

Sectorale ambitie brandveiligheid, bereikbaarheid en zelfredzaamheid

De kaders voor de ambitie voor onderhavig thema zijn gelegen in zowel wetgeving als gemeentelijk beleid. Hieruit volgt de ambitie dat het niveau van de zelfredzaamheid, brandveiligheid en bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen in overeenstemming moet zijn met het gebruik van het deelplangebied.

3. Confrontatie A: Sectorale ambitie vs gebiedsvisie

In de gebiedsvisie zijn ten aanzien van brandveiligheid, bereikbaarheid en zelfredzaamheid geen doelstellingen opgenomen.

4. Bestaande situatie

In de bestaande situatie zijn de Maanweg, de Binckhorstlaan en de Mercuriusweg richting de Neherkade, aangewezen als ontheffingsroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het voornemen bestaat om, na de in gebruikname van de Rotterdamsebaan, de LPG-tankstations aan de Binckhorstlaan en Neherkade, te bevoorraden via de Regulusweg en Supernovaweg, Binckhorstlaan en Mercuriusweg. Daarnaast zijn de Maanweg, Regulusweg, Saturnusstraat, Melkwegstraat, Supernovaweg, Binckhorstlaan en de Mercuriusweg aangewezen als hoofdroute voor nood- en hulpdiensten. Het stratenpatroon in de bestaande situatie is relatief fijnmazig. In de Trekvlietzone is deze sterk gericht op het huidige gebruik. De Trekvliet en de daarvan aftakende Binckhorsthaven, Fokkerhaven en Poolsterhaven vormen als open water een onbeperkte bron voor bluswater. Rondom de begraafplaats en op het Maanplein bevinden zich nog resp. een sloot en vijvers.

5. Confrontatie B: Sectorale ambitie vs huidige situatie

De geformuleerde ambitie heeft met name consequenties voor het gebruik van objecten, het ontwerp van objecten en het ontwerp van het buitengebied rond deze objecten. Daarmee is het voldoen aan deze ambitie een ontwerpogave die van toepassing is op nieuwe ontwikkelingen en niet op de huidige situatie. De huidige situatie geeft derhalve geen knelpunt waardoor de ambitie niet zal worden gehaald.

6. Borging in omgevingsplan

In het omgevingsplan is ten aanzien van zelfredzaamheid de regel opgenomen dat vluchtwegen zo veel mogelijk van risicobronnen af gesitueerd dienen te worden en afschakelbare ventilatie wordt toegepast. Borging van brandveiligheid vindt plaats in het kader van de omgevingsvergunning. Ook

het stellen van regels ten aanzien van bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen is niet noodzakelijk. Deze aspecten komen bij de uitvoering van het omgevingsplan aan bod.

7. Samenvatting

Ambitie Binckhorst:

“het niveau van de zelfredzaamheid, brandveiligheid en bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen moet in overeenstemming zijn met het gebruik van het deelplangebied.”

Factsheet Cultuurhistorische waarden

1. Inleiding

Bij dit thema gaat het om het waarborgen van de kwaliteit, identiteit en herkenbaarheid van de leefomgeving door het beschermen van cultuurhistorische waarden en indien mogelijk het bevorderen van herbestemmen. Op dit thema zijn diverse wettelijke kaders van toepassing die deze bescherming reeds waarborgen. Daarnaast is er provinciaal en gemeentelijk beleid waarin deze wettelijke kaders zijn geconcretiseerd.

2. Ambities

Definities, bestaande wetgeving en beleid

Definities

Rijksbeschermd stadsgezicht:

een gebied, dat bij besluit van de minister van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer is aangewezen als beschermd stadsgezicht als bedoeld in de Monumentenwet.

Gemeentelijk beschermd stadsgezicht:

een gebied dat bij besluit van de gemeenteraad van Den Haag is aangewezen als beschermd stadsgebied.

Monument:

Vervaardigde zaken of terreinen van algemeen belang wegens hun schoonheid, betekenis voor de wetenschap of hun cultuurhistorische waarde.

Rijksmonument:

onroerende monumenten die zijn ingeschreven in de vastgestelde registers op basis van de Monumentenwet 1988.

Gemeentelijk monument:

onroerende monumenten die zijn ingeschreven in gemeentelijk monumentenregister.

Karakteristieke beeldbepalende bebouwing:

Gebouwen die op grond van hun architectonische kwaliteit en/of vanwege het feit dat ze zeer bepalend zijn voor het beeld van de straatwand ter plaatse, behoudenswaardig zijn. De architectuur sluit bescherming als monument in de toekomst niet uit. De gebouwen die zijn aangemerkt als karakteristiek zijn essentiële onderdelen van het stadsbeeld.

Molenbiotoop:

Een molenbiotoop is het gebied rond een historische windmolen, met een straal van 400 meter.

Landgoedzone:

Zone die bestaat uit drie of meer landgoederen, alsmede aangrenzende gebieden die bijdragen aan het buitenplaatskarakter van het gebied: ruime, groene woonwijken, meestal villawijken, en allerlei groengebieden.

Landschappelijke waardevolle elementen:

alle landschappelijke elementen die het gevolg zijn van menselijk handelen in het verleden, bijvoorbeeld verkavelingspatronen, pestbosjes, landgoederenzones of ontginningsassen

Wetgeving

Monumentenwet 1988:

In de Monumentenwet 1988 is de aanwijzing en bescherming geregeld van

- gebouwde rijksmonumenten, inclusief 'groene' monumenten
- archeologische rijksmonumenten
- stads- en dorpsgezichten

De modernisering van de monumentenzorg gaat uit van drie pijlers:

- cultuurhistorische belangen meewegen in de ruimtelijke ordening
- krachtiger en eenvoudiger regelgeving
- bevorderen van herbestemmingen

Wet ruimtelijke ordening en Besluit ruimtelijke ordening:

Volgens de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moeten overheden in hun ruimtelijk beleid de relevante belangen meewegen. Ook de zorg voor cultuurhistorische waarden hoort daarbij. Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) verplicht gemeenten om rekening te houden met cultuurhistorische waarden. Dit geldt ook voor in de grond aanwezige of te verwachten archeologische monumenten, zie hiervoor factsheet Archeologie).

Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo):

In de Wabo is het vergunningstelsel voor gebouwde monumenten opgenomen.

Provinciaal regels

Het beleid voor cultuurhistorische waarden van provinciaal belang is vastgelegd in de provinciale Visie Ruimte en Mobiliteit en deels vertaald in de Verordening Ruimte. Voor de Binckhorst is de bescherming van de molenbiotoop (artikel 2.3.3 Verordening Ruimte) van belang.

Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Den Haag 2020

De Structuurvisie Den Haag 2020 benoemt als een van de vier troeven van Den Haag de monumentale residentie. De Binckhorst is niet aangewezen als gemeentelijk of rijksbeschermd stadsgezicht. Wel is op een aantal plekken sprake van karakteristieke beeldbepalende bebouwing.

Agenda voor de Haagse Verdichting (RIS159469)

In de Agenda voor de Haagse verdichting (Rv 51 - 2005; RIS) is verwoord dat verdichting in beschermde stadsgezichten moet bijdragen aan het versterken, dan wel herstellen van stedenbouwkundige structuren en het versterken van de cultuurhistorische waarden van het gebied. Verdichting moet met respect voor, en kennis van de cultuurhistorie, identiteit en het karakter van Den Haag gebeuren. Verdichtingsingrepen mogen deze niet aantasten of negatief beïnvloeden.

Erfgoedvisie "Bekend maakt bemind" (RIS 181127)

Het college van B&W heeft in 2011 de erfgoedvisie "Bekend maakt bemind" uitgebracht. In deze nota is aangegeven dat vastgelegd dient te worden hoe we willen omgaan met nieuwbouw in een waardevolle omgeving, het thema 'nieuw tussen oud'. Dat vergt een "maatwerkbenadering"; behoudend waar nodig en ruimte gevend waar dat kan.

Sectorale ambitie cultuurhistorische waarden

De kaders voor de ambitie voor cultuurhistorische waarden in de Binckhorst zijn gelegen in zowel wetgeving als provinciaal en gemeentelijk beleid. Uitgangspunt van het beleid is het waarborgen en beschermen van cultuurhistorische waarden. Het waarborgen en het beschermen van cultuurhistorische waarden is geborgd door de bepalingen in het Wro en het Bro. Dit leidt tot de volgende ambitie voor de gehele Binckhorst: het waarborgen van de kwaliteit, identiteit en herkenbaarheid van de leefomgeving door het beschermen van cultuurhistorische waarden en indien mogelijk het bevorderen van herbestemmen.

3. Confrontatie A: Sectorale ambitie vs gebiedsvisie

In de gebiedsvisie zijn geen aanvullende of afwijkende ambities geformuleerd. De sectorale ambitie is in overeenstemming met de gebiedsvisie.

4. Bestaande situatie (inclusief referentiesituatie)

De volgende gebouwen zijn aangewezen als rijksmonument:

- Binckhorstlaan 149 (kasteel Binckhorst)
- Trekvlietplein 1
- Trekvlietplein 3
- Trekvlietplein 6 - 6a
- Trekvlietplein 12-14

De volgende gebouwen zijn aangewezen als gemeentelijk monument:

- Binckhorstlaan 249-251, Bedrijfscomplex Anthony Fokkerschool (Fokkerterminal)
- Komeetweg 1-17, Orionstraat en Siriusstraat, Industriehallen Gemeente Werken (Jerohallen),
- Saturnusstraat 50-60, Laurens sigarettenfabriek (Cabfab)

Het volgende bouwwerk is aangewezen als gemeentelijk beschermd stadsgezicht:

- Voetgangersbrug, Bontekade

De overige gebouwen zijn bijzondere panden:

- Binckhorstlaan 36, Binck 36, Bedrijfscomplex Centraal Magazijn en Centrale Werkplaats PTT
- Binckhorstlaan 235, verffabriek Paulissen
- Binckhorstlaan (over de toegang van de Binckhorsthaven), Brug met brugwachtershuis
- Jupiterkade 8
- Melkweg, Saturnusstraat, Industriehallen Gemeente Werken
- Pegasusstraat 5-11, Ned. Huistelefoonmaatschappij
- Plutostraat 1, Vuiloverslag
- Poolsterstraat, Gashouder Gasfabriek
- Saturnusstraat 15-17, De Vos verffabriek
- Saturnusstraat 28-34, Hoek zuurstoffabriek
- Siriusstraat 5-15
- Wegastraat 16-18, Polluxstraat, Auto Import Marten Rosier

- Wegstraat 24-32
- Zonweg 13, Escherfabriek
- Zonweg 33, HAC-BC-BAM
- St. Barbaraweg 6 R.K. Begraafplaats St. Barbara
- Spoorwegviaduct, Bontekoekade

5. Confrontatie B: Sectorale ambitie vs huidige situatie

De geformuleerde ambities zijn in lijn met de huidige situatie. Er is geen sprake van een rijksbeschermd of gemeentelijk beschermd stads- en dorpsgezicht. De bestaande situatie van cultuurhistorische waarden wordt met de geformuleerde ambitie voldoende beschermd.

6. Borging in omgevingsplan

Uit relevante wetgeving en het gemeentelijk beleid en de regeling ten aanzien van de molenbiotoop in de provinciale verordening zijn in het omgevingsplan vertaald in een algemene randvoorwaarde die geldt indien sprake is van bouwen, verbouwen of renoveren: “er wordt rekening gehouden met de cultuurhistorische waarden”. Ten aanzien van de molenbiotoop is in Confrontatie C een nadere onderbouwing/toelichting opgenomen.

De bestaande cultuurhistorische waarden zijn, behalve hier op deze factsheet, ook opgenomen in het GIS-systeem.

7. Samenvatting

Ambitie Binckhorst:

“het waarborgen van de kwaliteit, identiteit en herkenbaarheid van de leefomgeving door het beschermen van cultuurhistorische waarden en indien mogelijk het bevorderen van herbestemmen”

Factsheet Economie

1. Inleiding

In deze factsheet wordt ingegaan op het thema economie. Het gaat daarbij om commerciële voorzieningen zoals detailhandel, kantoren, horeca, (kleinschalige) bedrijfsruimte en leisure.

2. Ambities

Definities, bestaande wetgeving en beleid

Definities

Detailhandel:

het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die de goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit

Perifere detailhandel:

- bouwmarkten;
- tuincentra;
- grootschalige meubelbedrijven (inclusief in ondergeschikte mate woninginrichting en stoffering) met een bruto vloeroppervlak van minimaal 1.000 m²;
- detailhandel in keukens, badkamers, vloerbedekking, parket, zonwering en jacuzzi's
- detailhandel in brand- en explosiegevaarlijke stoffen;
- detailhandel in volumineuze goederen.

Volumineuze detailhandel:

Detailhandel in auto's, boten, caravans, motoren, scooters, zwembaden, buitenspeelapparatuur, fitnessapparatuur, piano's, surfplanken, tenten en grove bouwmaterialen.

Horeca:

een inrichting geheel of gedeeltelijk gericht op het bedrijfsmatig verstrekken van bereide gerechten, of dranken, al dan niet ter plaatse te nuttigen en/of het aanvullend aanbieden van vermaak, niet zijnde het bedrijfsmatig exploiteren van zaalaccommodatie, een (studenten)sociëteit, een automatenhal, een ontmoetingscentrum, een feestzaal/partycentrum en een hotel of bed & breakfast.

(kleinschalige) Bedrijfsruimte:

verblijfsruimte, waarin werkzaamheden overwegend zijn gericht op vervaardiging, verwerking en/of opslag en distributie van goederen.

Leisure en vrijetijdsvoorzieningen

Alle (concentraties van) publieksverzorgende vrijetijdsvoorzieningen met een (boven-)stedelijke verzorgingsfunctie. Hierbij gaat het om de volgende sectoren: uitgaan/entertainment, attracties/vermaak, kunst/cultuur, sport/spel, theater/congresfaciliteiten en wellness/health.

Hotel:

Elk gebouw dan wel een gedeelte van een gebouw, alsmede de daarbij behorende voorzieningen zoals horeca, vergaderfaciliteiten, sportvoorzieningen, wellness, met de daarbij behorende terrassen,

erven of terreinen of gedeelten daarvan waar de bedrijfsvoering hoofdzakelijk is gericht op het bedrijfsmatig verlenen van tijdelijke huisvesting aan toeristen en/of zakelijke bezoekers.

Wetgeving

Er bestaat geen inhoudelijke wetgeving voor de economische subthema's die zijn opgenomen in deze factsheet. Wel is er een procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen: de ladder voor duurzame verstedelijking. Doel van de ladder is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Verantwoord dient te worden dat er behoefte is aan nieuwe ruimte voor woningen, werken, detailhandel en voorzieningen. Als de ladder succesvol doorlopen is, is er sprake van een goede fysieke leefomgeving voor deze subthema's.

Beleid

Bedrijventerreinen

In de Regionale Bedrijventerreinenstrategie is de Binckhorst opgenomen in de categorie "transformatie naar gemengd gebied". Ook de provinciale Visie Ruimte en Mobiliteit gaat uit van transformatie van de Binckhorst naar gemengd gebied (zie Programma Ruimte, behorende bij de Visie Ruimte en Mobiliteit, par. 2.2.2 Transformeren).

In de nota's Bedrijventerreinenstrategie Den Haag 2005 -2020 en Update bedrijventerreinenstrategie uit 2007 (RIS 127026) is het toekomstperspectief voor de gemeentelijke bedrijventerreinen opgenomen. Hierin is voor Binckhorst een gedifferentieerde ontwikkeling geschetst: transformatie (50 ha netto bebouwing), herprofilering (verbetering openbare ruimte) en functiewijziging binnen segment werken en revitalisering (uitsluitend opknappen openbare ruimte). Doel is om werkgelegenheid in de stad te behouden en de ruimtelijk-economische te versterken. Voor een deel van de Binckhorst is het beleid erop gericht om tot 2020 de ondernemers, die gebonden zijn aan de stad, op de Binckhorst te faciliteren. Hiervoor is een oppervlak geraamd van ca. 10-15 ha netto. Er zijn geen exacte deelgebieden benoemd.

Kleinschalige bedrijfshuisvesting:

De gemeente Den Haag heeft een verdichtingsopgave. Om deze verdichtingsopgave te realiseren en het grondgebruik te optimaliseren heeft de raad op 9 juni 2005 de 'Functiemengingstrategie: Mengen van bedrijven en wonen' vastgesteld (RIS 127027). Deze strategie stimuleert vestiging van bedrijven, kantoren en dienstverlening tot 500 m² bvo in woonwijken. Als we specifiek kijken naar bedrijven valt op dat met name kleinschalige bedrijfsruimte steeds meer verdwijnt uit het straatbeeld in Den Haag, terwijl de behoefte nog steeds groot is. Daarom is een apart stimuleringsbeleid 'Actieprogramma kleinschalige bedrijfsruimte' (RIS 181978) opgesteld.

In de Functiemengingstrategie wordt beleidsmatig gestuurd op het type en de omvang van bedrijven. Voor het type bedrijven wordt als basis de VNG-handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' aangehouden, die vervolgens vertaald worden naar specifieke plangebieden. Hiermee wordt afgewogen welke bedrijfsactiviteiten uit oogpunt van hinder en gevaar goed inpasbaar zijn in gebieden met functiemenging. Er wordt onderscheid gemaakt in drie categorieën: A, B en C. Voor categorie C gelden specifieke eisen: aansluiting op de hoofdinfrastructuur is vereist en activiteiten in de dagperiode mogen alleen in pandig plaatsvinden.

Voor de omvang zijn in de Functiemengingstrategie maximale oppervlaktes voor werkruimtes opgenomen. Een ruimte voor kleinschalige bedrijvigheid (maar ook kantoren of dienstverlening) mag in woonstraten maximaal 100 m² groot zijn, langs doorgaande wegen mag de oppervlakte 100-500 m² zijn.

Locatiescan MKB

In een aparte Locatiescan zijn voor Midden- en Kleinbedrijf (november 2011) gebieden aangewezen (RIS 181978), waarbij de Binckhorst als zeer kansrijk wordt gezien.

In het (provinciale, regionale, stedelijke) beleid is de ambitie om voor de (licht) milieuhinderlijke (kleinschalige) bedrijven plaats te blijven houden in de Binckhorst, omdat deze (faciliterende) bedrijvigheid belangrijk blijft voor de economische structuur van stad. Zie hiervoor het Regionale bedrijventerreinenbeleid (AB Haaglanden, 2005), de Visie Ruimte en mobiliteit (PZH, 2016), en het Actieprogramma kleinschalige bedrijfsruimte (RIS 181978),

Kantoren:

Het kantorenbeleid is vastgelegd in de nota 'Kantorenstrategie Den Haag 2010-2030, de gebruiker centraal' (RIS 170032). Deze kantorenstrategie wordt elk jaar (op delen) herzien. Het kantorenbeleid wil de positie van Den Haag als kantorenstad versterken door enkele gebieden aan te wijzen als kantorenlocatie. Hier mogen nieuwe kantoren worden toegevoegd. Daarnaast is het stedelijke kantorenbeleid er ook op gericht om het overaanbod in Den Haag en de regio te verminderen. Daarom wordt transformatie van kantoren naar ander vastgoed en verbreding van het kantoormilieu door toevoeging van aanvullende voorzieningen, die gericht zijn op de kantoorwerknemer gestimuleerd. De Binckhorst is niet aangewezen als locatie waar ingezet wordt op toevoeging van kantoren.

Detailhandel

Provinciaal

In de Verordening Ruimte zijn regels opgenomen ten aanzien van detailhandel. Nieuwe detailhandel mag uitsluitend binnen of aansluitend aan een bestaande winkelconcentratie, binnen een nieuwe winkelconcentratie in een nieuwe woonwijk of binnen een winkelconcentratie als gevolg van herallocatie worden gerealiseerd. Voor bepaalde perifere detailhandelsbranches, die vanwege aard of omvang van de goederen niet goed inpasbaar zijn in de winkelcentra zelf, is een uitzondering gemaakt. Binnen de Binckhorst zijn uitsluitend volumineuze detailhandel, bouwmarkten, tuincentra en kleinschalige detailhandel (al dan niet onder voorwaarden) toegestaan.

Gemeentelijk

Het gemeentelijk detailhandelsbeleid is vastgelegd in de Detailhandelsnota (RIS 127850). Uitgangspunt van deze nota is dat detailhandel wordt geconcentreerd in de bestaande hoofdwinkelstructuur, bestaande uit 68 centra. Er worden geen nieuwe stadsdeelcentra en nieuwe concentraties van grootschalige solitaire detailhandel toegevoegd. De gemeente streeft ernaar dat iedere Hagenaar binnen een straal van 1.000 meter zijn dagelijkse boodschappen kan doen. Binnen de Binckhorst zijn geen winkelcentra gelegen die deel uitmaken van de hoofdwinkelstructuur. Uitbreiding van de perifere, solitaire en verspreide detailhandel wordt zeer terughoudend benaderd. Buiten de centra van steden, dorpen en wijken wordt alleen ruimte geboden aan enkele specifieke branches (auto's, boten, caravans, etc.) , die vanwege aard of omvang van de goederen niet goed inpasbaar zijn in centra. Perifere detailhandel is toegestaan tot 25.000 m². Dit is incl. bestaande detailhandel in het gebied.

Horeca, feestzalen

Met de Horecavisie Den Haag (RIS 288645) zet Den Haag in op het verder optimaliseren van de randvoorwaarden voor een bloeiend horecaklimaat in de stad. In de horecavisie worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Ontwikkeling van de Haagse economie en groei van werkgelegenheid;
- Ruimte voor vernieuwing en innovatieve concepten;
- Een gelijk speelveld voor ondernemers;

- Een toegankelijk en veilig horecaklimaat;
- Meewegen van bewonersbelangen in beleidskeuzes.

De binnenstad en Scheveningen zijn én blijven de belangrijkste horecagebieden. Daarnaast kent Den Haag van oudsher een aantal gebieden waar relatief veel horeca gevestigd is, de zgn. horecaconcentratiegebieden. In de Horecavisie worden vier gebieden benoemd waar ruimte geboden kan worden aan horeca in de Binckhorst: de gebieden rondom de Caballero Fabriek, Poolsterhaven, Fokkerhaven en Bink 36.

Hotels

In de Hotelstrategie Den Haag 'Check in The Hague' (RIS 260889) is opgenomen dat de gemeente initiatieven die bijdragen aan een verdere diversificatie aan overnachtingsmogelijkheden in de toeristische kerngebieden graag faciliteert. Buiten de toeristische kerngebieden Binnenstad en Scheveningen is de gemeente terughoudend. In deze gebieden geldt het 'nee, tenzij principe'. De Binckhorst wordt door de gemeente niet gezien als toeristisch gebied, ook niet op de lange termijn. Nieuwe hotelontwikkelingen in de Binckhorst zijn daarom niet toegestaan.

Leisure

Het gemeentelijke leisurebeleid (Leisurenota Den Haag 2005-2010, RIS127847) zet in op het versterken van het leisure-aanbod in de stad en daarmee de aantrekkelijkheid van de stad. Om een zo groot mogelijke synergie te realiseren, zet de gemeente daarbij in op clustering binnen de hoofdstructuur voor vrijetijdsvoorzieningen. In de leisenota is deze hoofdstructuur vastgelegd. Het zijn de economische / toeristische kerngebieden Binnenstad, Scheveningen en Kijkduin en diverse solitaire locaties. De Binckhorst behoort niet tot die hoofdstructuur.

De leisenota biedt voor een bepaald type voorzieningen mogelijkheden om zich buiten de hoofdstructuur te vestigen, op bijvoorbeeld een bedrijventerrein. Het gaat dan om voorzieningen die relatief grootschalig zijn en een doelgericht bezoeks-motief kennen en waar combinatie of spin off met andere voorzieningen niet (zo) speelt, zoals fitness of een speelparadijs. In het gemeentelijk beleid zijn criteria opgenomen voor de beoordeling van de concepten.

Sectorale ambitie Economie

De kaders voor de ambitie voor de Binckhorst zijn met name gelegen in beleidsdocumenten. Er zijn geen wettelijke regels die harde grenzen stellen ten aanzien van economische subthema's. Wel moet de ambitie passen bij de ladder voor duurzame verstedelijking, die tot doel heeft om overprogrammering te voorkomen. De algemene economische ambitie voor de Binckhorst is het transformeren van de Binckhorst van een bedrijventerrein naar een gemengd gebied. Per deelgebied kunnen er andere accenten gelegd worden, maar voor het hele gebied geldt dat ingezet wordt op transformatie.

De algemene beleidsambitie voor de Binckhorst kan als volgt worden omschreven: *De Binckhorst transformeert van een bedrijventerrein tot een gemengd gebied, waarin naast bedrijven tevens (in bepaalde gebieden) ruimte is voor creatieve industrie, nieuwe volumineuze detailhandel, kleinschalige detailhandel, zeer kleinschalige kantoren en bij uitzondering kunnen ook specifieke leisurevoorzieningen en op enkele locaties horeca worden toegestaan. Er is geen ruimte voor grootschalige nieuwe kantoren en hotels.* Voor de Trekvlietzone geldt aanvullend: *De Trekvlietzone transformeert tot een gemengd gebied, waar bedrijven zich kunnen vestigen die passend zijn bij de woonfunctie.* Voor de overige zones geldt aanvullend: *De Binckhorsthaven en omgeving, Gasfabriekterrein en omgeving, Begraafplaatszone en Spoorboogzone bieden kansen voor revitalisering en herprofilering. Beschikbare panden kunnen nieuwe economische functies krijgen, die passen bij het toekomstperspectief van het gebied.*

3. Confrontatie A: Sectorale ambitie vs gebiedsvisie

Algemeen

Voor de Binckhorst zijn in de gebiedsvisie onder meer de volgende zaken opgenomen:

- De Binckhorst is en blijft een economische factor van betekenis, waarbij wordt ingezet op een transitie naar een gemengd woon-werkgebied met de economische functies die hierbij passen.
- Het uitgangspunt is dat de bedrijvigheid die zich nu in de Binckhorst bevindt hier kan blijven
- Naast de creatieve bedrijvigheid zal in de Binckhorst ook in de toekomst ruimte blijven voor ambachtelijke bedrijvigheid.
- Om in de toekomst voldoende werkgelegenheid in Den Haag te kunnen garanderen, is innovatie een vereiste. Daarmee kan de rol van de Binckhorst, nu al een krachtige economische motor van de stad, voornamer worden. De nieuwe generatie ondernemers speelt hierbij een belangrijke rol.
- Rondom de Binckhorsthaven wordt ingezet op het versterken en verbreden van de Haagse economie door haar magneetfunctie voor startups, creatief talent en ICT bedrijven verder uit te bouwen en zodoende een belangrijke bijdrage te leveren aan het programma Impact Economy.
- Om de transitie naar een stad met sterke kennisintensieve sectoren te bevorderen, wordt ingezet op een dynamische omgeving die een grote aantrekkingskracht op deze doelgroep uitoefent.
- Initiatieven mogen niet leiden tot vergroting van de milieucirkels ten opzichte van de huidige feitelijke situatie.
- Avontuurlijke horecaconcepten op bijzondere locaties versterken de dynamische en creatieve sfeer in de Binckhorst. Gebieden rondom de Caballero Fabriek, Bink36, het gebied rondom het Maanplein en de drie havens worden hiervoor als een geschikte omgeving aangemerkt.
- Er is ruimte voor de nodige voorzieningen om het gebied levendig en aantrekkelijk te maken. Dit geldt bijvoorbeeld voor voorzieningen zoals winkels en 'mixed concepts', waarbij gedacht moet worden aan concepten met gemengde activiteiten van bijvoorbeeld bedrijf, creatieve industrie, detailhandel, dienstverlening, horeca, leisure, kantoor, wonen en/of sport.

In de Gebiedsaanpak (2011) werd voor de Binckhorst ingezet op bedrijven met een maximale milieucategorie van 3.2, met uitzondering van de Trekvlietzone, waar bedrijven met maximaal categorie 2 waren toegestaan. Zes jaar later en in een andere economisch klimaat, is dit niet langer waar de gemeente op in wil zetten. Het op grote schaal toestaan van nieuwe bedrijven in milieucategorie 3.1 en 3.2 draagt naar het oordeel van de gemeente niet voldoende bij aan het gemengd woon-, werk- en leefgebied waar de gemeente naar streeft. Dat wil echter niet zeggen dat bedrijven in milieucategorie 3.1 en 3.2 in zijn geheel niet zijn toegestaan in de Binckhorst. Onder voorwaarden kunnen zij zich nog steeds vestigen (zie paragraaf 7).

Trekvlizone

De gebiedsvisie gaat voor de Trekvlietzone uit van een combinatie van bedrijven met woonfuncties. Rondom de Fokkerhaven kan ruimte worden gemaakt voor recreatie en horeca. Deze visie is volledig in lijn met de economische ambitie.

Binckhorstlaan

De Binckhorstlaan moet een stedelijke boulevard worden. Dit vraagt om aantrekkelijke economische functies in combinatie met wonen.

Overige deelgebieden

Voorlopig liggen er vooral kansen voor de revitalisering van bedrijvigheid en de toevoeging van functies die de gemengde stedelijke dynamiek ter plekke vergroten.

- Het **Gasfabriekterrein** vormt in de toekomst een interactiemilieu op zichzelf met high end bedrijven, een gemengd milieu met hoofdkwartieren van innovatieve bedrijven. Gezien de nabijheid van de afvalverwerking en de gewenste transformatie van het gebied op de lange termijn is dit ook het aangewezen gebied voor het stimuleren van activiteiten in de circulaire economie. Woningbouw is in verband met milieucirkels van onder andere de afvalverwerking mogelijk onder zware voorwaarden. Wanneer de Afvaloverslag uit het gebied vertrekt, of wanneer de milieubelasting afneemt, zal het gebied transformeren naar een gemengd woon-werkgebied.
- De **Spoorboogzone** kan zich door de ligging aan de Binckhorstlaan en het CID op termijn ontwikkelen als gemengd stedelijk milieu. Daarbij zal het accent bij werken en bedrijvigheid blijven liggen, maar is woningbouw mogelijk als dit gecombineerd kan worden met en geen beperkingen oplegt voor de zittende bedrijvigheid. In het gebied rondom Bink36 wordt ingezet op behoud en uitbreiding van de creatieve bedrijvigheid en dit gebied kan hierbij verder verdicht worden. In Bink36 is een horecagelegenheid goed mogelijk.
- Voor de **Begraafplaatszone** is aangegeven dat in dit gebied de kleinschalige bedrijvigheid goed functioneert. Er is ruimte voor nieuwe kleinschalige bedrijvigheid of een combinatie tussen deze bedrijvigheid en wonen.
- Voor **Binckhorsthaven en Maanplein** wordt ingezet op het creëren van een transitieomgeving, als opmaat naar een multifunctionele stedelijke omgeving waar ook gewoond wordt, maar het primaat ligt bij de werkfunctie. Wat betreft bedrijvigheid ligt, nog meer dan in de rest van de Binckhorst, de focus op het aantrekken van maakindustrie, creatieve bedrijvigheid en impact economy. Een combinatie met andere functies zoals horeca en recreatie is juist in dit gebied erg kansrijk.

Confrontatie deelgebieden gebiedsaanpak met sectorale ambitie Economie:

Voor alle deelgebieden wordt op de lange termijn ingezet op een combinatie van bedrijfsfuncties met wonen en andere functies. De opgestelde ambities sluiten in grote lijnen goed aan bij deze visie. Wel is het economisch beleid op sommige punten specifieker (geworden):

Bedrijvigheid

In het Actieprogramma kleinschalige bedrijfsruimte en het bedrijventerreinenbeleid was nog voorzien in een transitiefase, waarin voor enkele deelgebieden nog het accent zou blijven liggen op het werken. De ingrepen in die gebieden beperken zich in die transitiefase tot een aanpak van de openbare ruimte en herontwikkeling van de panden. Voor een periode van bijvoorbeeld 10-15 jaar. In deze transitiefase zou kleinschalige bedrijvigheid en meer representatieve vormen van werkgelegenheid in de plaats kunnen komen van de grootschalige industriële bedrijvigheid. Hierdoor zou in deze gebieden een geleidelijke transformatie plaats vinden naar een gebied dat beter geschikt wordt voor menging met wonen. Dit is niet strijdig met de gebiedsvisie, waarin niet meer uit wordt gegaan van een transitieperiode, maar geleidelijke transformatie, zolang nieuwe functies die in lijn zijn met de transformatie zoals beoogd in de gebiedsvisie (wonen, voorzieningen e.d.) niet worden uitgesloten.

Kantoren

Economisch beleid voor kantoren is in lijn met de gebiedsvisie: geen uitbreiding van kantoren. In de kantorennota wordt op stedelijk niveau ook de transformatie van kantoren naar ander vastgoed

genoemd; in de gebiedsvisie is hier geen expliciete uitspraak over gedaan. Wel beoogt de gebiedsvisie een transformatie naar een gemengd woon- en werkgebied. Ten behoeve hiervan wordt ingezet op een globaal en flexibel omgevingsplan. Hierdoor is een transformatie naar ander vastgoed mogelijk.

Leisure

De gebiedsvisie stelt als voorwaarde dat leisurefuncties toegelaten kunnen worden, mits ze niet strijdig zijn met de ambities voor de binnenstad en Scheveningen. De gebiedsvisie is van latere datum en wordt om die reden gevolgd.

4. Bestaande situatie

Bedrijven

De Binckhorst is op dit moment hoofdzakelijk een bedrijventerrein met een enorme differentiatie aan bedrijvenscategorieën. Er was sprake van een zekere dominantie van autobedrijven en daaraan gelieerde voorzieningen. Voorheen waren er enkele clusters met autosloperijen. Deze hebben inmiddels het gebied verlaten.

Het karakter van het Gasfabriekterrein wordt voornamelijk bepaald door het afvalbrengrstation en de huisvuiloverslag (AVR). Ten aanzien van de huisvuiloverslag gaat het om een watergebonden bedrijf gelegen aan de Trekvljet. Hier wordt al het Haagse huisvuil overgeslagen op boten die het afval transporteren naar Rijnmond.

In de Begraafplaatszone tussen de Mercuriusweg en de Begraafplaats St. Barbara zijn veel middelgrote bedrijfspanden aanwezig. Kenmerkend zijn de zogenaamde 'starterspanden' tussen de Komeetweg en de Wegastraat.

Het zuidelijke deel van de Binckhorst wordt gedomineerd door enerzijds de haven met de grootschalige betoncentrales en een asfaltcentrale. De Binckhorst heeft een gezoneerd industrieterrein, rond de beton- en asfaltcentrales.

Wat in de bestaande situatie ook opvalt is de bedrijvigheid in de Binckhorst die zich kenmerkt door een mix van activiteiten. Deze bedrijvigheid is niet zonder meer te scharen onder de 'oude definitie' van bedrijf. Het gaat zowel om bedrijfsverzamelgebouwen als om de mixed concepts, waarbij het gaat om concepten met gemengde activiteiten die elkaar versterken (bijvoorbeeld MOOOF, waarin een totaalconcept met onder meer muziek en dans, sport, onderwijs en horeca is gevestigd). Ook de ontwikkeling van bedrijven gericht op productie van niet-fysieke producten zoals softwareontwikkeling en "internet of things" en de sectoren (beeldende) kunst, ambachten, muziek, reclame, vormgeving/ontwerp/design en vergelijkbare sectoren, is de afgelopen jaren sterk toegenomen. In het omgevingsplan wordt met deze specifieke vorm van bedrijvigheid dan ook rekening gehouden.

Binnen deze categorie verdienen de gebouwen van de voormalige Caballero Fabriek aan de Saturnusstraat en van Bink36 een vermelding. Beide gebouwen hebben een nieuw leven gekregen dankzij de vestiging van een zeer groot aantal creatieve bedrijven.

Kantoren

In de laatste decennia zijn op diverse plekken bedrijven vervangen door kantoren. Het gaat met name om enkele kantoorgebouwen langs de Binckhorstlaan. In het zuidoostelijke deel van de Binckhorst is een geheel nieuw kantorengedebied ontstaan rond het Maanplein en de Regulusweg, dat deels al wordt getransformeerd naar een combinatie van wonen en werken.

Detailhandel

Langs de Binckhorstlaan en op verschillende andere plekken in het gebied zijn diverse perifere detailhandelsvestigingen aanwezig. Het gaat onder meer om een keukenshowroom, verhandel, en woonwinkels.

Horeca, feestzalen

In het plangebied bevinden zich diverse kleinere fastfood-concepten. Tevens is hier een McDonald's gevestigd. In april 2015 is restaurant Mama Kelly geopend in het ketelhuis van de Caballero Fabriek aan de Saturnusstraat. In Bink36 is cultuurpodium PIP gevestigd. In 2016 is aan de Fokkerhaven Capriole geopend. In de Binckhorst is één feestzaal gevestigd.

Leisure

In de Binckhorst bevinden zich diverse (tijdelijke) leisure functies zoals de Skatehal, de Wow Zone (outdoor lasergamen).

5. Confrontatie B: Sectorale ambitie vs huidige situatie

Bedrijfsruimte – klein- en grootschalig:

De huidige bedrijvigheid blijft gehandhaafd en er is ruimte voor nieuwe bedrijven om zich te vestigen binnen bepaalde deelgebieden. De huidige situatie past bij de opgestelde ambitie.

Kantoren

De huidige situatie (inclusief de huidige leegstandsituatie) sluit aan bij de ambitie dat er geen nieuwe grootschalige kantoren worden toegestaan. Onder meer door het verbreden van het kantorenmilieu en mogelijk maken van andere functies wordt de leegstand aangepakt. De ambitie en bestaande situatie zijn niet strijdig.

Detailhandel

De ambitie conflicteert niet met de bestaande situatie. De ambitie richt zich op nieuwe volumineuze detailhandel.

Horeca, feestzalen:

De sectorale ambitie is in lijn met de bestaande situatie. De horecaconcepten met een bovenlokale aantrekkingskracht bevinden zich binnen de horecastructuur die in het beleid is benoemd. Overige horeca is ondersteunend aan het bedrijventerrein/kantorenmilieu.

Leisure

De Binckhorst is geen onderdeel van de leisurehoofdstructuur. Leisurevoorzieningen die niet inpasbaar zijn in de hoofdstructuur of een zeer lokaal verzorgingsgebied hebben, kunnen zich onder voorwaarden vestigen in de Binckhorst. De reeds aanwezige leisurevoorzieningen zijn hier voorbeelden van.

6. Ladder voor duurzame verstedelijking

Door Bureau Stedelijke Planning is onderzoek gedaan hoe de gemeentelijke ambities om ruimte te bieden aan detailhandel en horeca zich verhouden tot de ladder voor duurzame verstedelijking. Uit dit onderzoek blijkt dat:

- er is marktruimte voor een uitbreiding van 5.000 tot 10.000 m² winkelvloeroppervlak (wvo) perifere detailhandel (volumineuze goederen, al dan niet in de woonbranche);
- er is ruimte voor 3.800 tot 4.800 m² wvo kleinschalige detailhandel (uitgaande van 7.500 inwoners in de Binckhorst);
- er is ruimte voor een hybride (vers)concept van 1.000 tot 1.500 m² wvo;
- er is ruimte voor 4.125 m² brutovloeroppervlak (bvo) horeca.

Bureau Buiten gevraagd heeft een onderzoek in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking uitgevoerd voor de activiteit kantoren. Bureau Buiten heeft de behoefte aan kleinschalige kantoren (minder dan 1.000 m²) onderzocht. Grotere kantoren zijn op basis van de provinciale Verordening Ruimte niet toegestaan in de Binckhorst. Uit het onderzoek komt naar voren dat er in de Binckhorst tot en met 2018 een behoefte voor kantoren bestaat van 34.925 m² in het lage scenario, 63.536 m² in het alternatief hoge scenario en 101.882 m² in het hoge scenario. Bureau Buiten adviseert het scenario alternatief hoog te volgen, oftewel een maximum oppervlak van 63.536 m² bvo.

Ecorys heeft een onderzoek in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking opgesteld voor de activiteit bedrijven. Uit dit onderzoek komt naar voren dat er een marktruimte is voor bedrijvigheid van 352.000-440.000 m² voor heel Den Haag. Het college acht het aanvaardbaar om van deze marktruimte 250.000 m² toe te wijzen aan de Binckhorst om ook elders in Den Haag marktruimte te behouden voor nieuwe bedrijvigheid.

Bureau Stedelijke Planning een onderzoek in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking opgesteld voor de activiteit creatieve industrie. Uit dit onderzoek komt naar voren dat er een additionele ruimtebehoefte voor de creatieve industrie in de Binckhorst is van maximaal 27.000 m² bvo.

De volledige onderzoeken zijn opgenomen als bijlage bij het OER.

7. Borging in omgevingsplan

In het omgevingsplan is een aantal regels opgenomen om de ambities die voortvloeien uit de gemeentelijke ambities, de beperkingen die voortvloeien uit de onderzoeken in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking en uit de provinciale Verordening Ruimte te borgen:

- Voor bestaande functies zijn regels opgenomen om te borgen dat deze zijn toegestaan. In bijlage 2 bij de regels zijn de bestaande functies specifiek in beeld gebracht.
- Nieuwe bedrijven zijn toegestaan indien zij voldoen aan de richtafstanden (VNG-lijst, gemengd gebied). Zwaardere bedrijven zijn eveneens toegestaan indien zij voorafgaand aan het verlenen van de omgevingsvergunning aantonen dat door het treffen van maatregelen de milieuhygiënische invloed niet verder reikt dan de richtafstanden.
- Op basis van de ladder voor duurzame verstedelijking zijn voor nieuwe activiteiten maximale brutovloeroppervlaktes opgenomen ten aanzien van detailhandel, horeca, bedrijven, kantoren en creatieve industrie. Daarbij is niet de totale behoefte in Den Haag toegerekend aan de Binckhorst om te voorkomen dat elders in de stad geen ruimte meer is voor nieuwe ontwikkelingen.
- Ten aanzien van nieuwe detailhandel in volumineuze goederen is op basis van de gebiedsvisie bepaald dat vestiging uitsluitend is toegestaan in de deelgebieden Spoorboogzone en Begraafplaatszone en in panden die grenzen aan de Binckhorstlaan.
- Voor het exploiteren van reguliere detailhandel is op basis van de provinciale verordening een specifieke regeling opgenomen op basis waarvan nieuwe reguliere detailhandel is begrensd op 3.500 m² in totaal, 350 m² per vestiging en is een regel opgenomen om waarmee is geborgd dat

toename van de detailhandelsmeters is gekoppeld aan de toename van het aantal woningen: voor elke 5 vergunde woningen binnen het plangebied is 3,5 m² detailhandel toegestaan.

- Op basis van de gebiedsvisie is voor reguliere detailhandel tevens bepaald dat het totale brutovloeroppervlak van nieuwe detailhandel in de deelgebieden Trekvlizone, Gasfabriekterrein, Spoorboogzone en Begraafplaatszone niet meer mag bedragen dan 1.000 m² bvo.
- Op basis van de provinciale verordening is tevens bepaald dat een nieuwe detailhandelsvestiging in volumineuze goederen in de woonbranche niet is toegestaan.
- De provinciale verordening en gebiedsvisie hebben geleid tot de regel dat maximaal één bouwmarkt is toegestaan. Dit is een bestaande bouwmarkt, waarvoor in het kader van het bestemmingsplan Binckhorst Noord reeds is bepaald dat deze op de huidige locatie (Binckhorstlaan 176, kadastraal bekend sectie AP, nummer 1164) niet langer is toegestaan (in verband met de aanleg van de Rotterdamsebaan). De nieuwe vestigingslocaties die in de regels geboden worden volgen uit de gebiedsvisie.
- Om te voorkomen dat zich in de Binckhorst leisurevoorzieningen vestigen die ook inpasbaar zijn binnen de Haagse leisurestructuur is de regel opgenomen dat rekening gehouden wordt met de Haagse leisurestructuur, zoals omschreven in het Haagse Leisurebeleid.
- Het horecabeleid leidt tot de regel dat bij nieuwvestiging van horeca-inrichtingen rekening wordt gehouden met de horecastructuur Binckhorst.
- Ook voor de nieuwe typen bedrijvigheid zoals mixed concepts en bedrijfsverzamelgebouwen zijn voorwaarden opgenomen waarbij met name de verhoudingen tussen de verschillende activiteiten is geregeld.

8. Samenvatting

Ambitie Binckhorst:

“De Binckhorst transformeert van een bedrijventerrein tot een gemengd gebied, waarin naast bedrijven tevens (in bepaalde gebieden) ruimte is voor nieuwe volumineuze detailhandel, zeer kleinschalige kantoren, kleinschalige detailhandel en bij uitzondering kunnen ook specifieke leisurevoorzieningen en op enkele locaties horeca worden toegestaan. Er is geen ruimte voor grootschalige nieuwe kantoren en hotels.

Voor de Trekvlizone geldt aanvullend: De Trekvlizone en zone langs de Maanweg transformeert tot een gemengd gebied, waar bedrijven zich kunnen vestigen die passend zijn bij de woonfunctie.

Voor de overige zones geldt aanvullend: De Binckhorsthaven en Maanplein (met uitzondering van de zone langs de Maanweg), Gasfabriekterrein en omgeving, Begraafplaatszone en Spoorboogzone bieden kansen voor revitalisering en herprofilering. Beschikbare panden kunnen nieuwe economische functies krijgen, die passen bij het toekomstperspectief van het gebied.”

Factsheet Energie en klimaat en circulariteit

1. Inleiding

Onderhavige factsheet heeft betrekking op twee onderdelen van de agenda Den Haag Duurzaam: Energie en klimaat en het beheer van grondstoffen in het kader van circulaire economie, oftewel 'circulariteit'. Voor deze factsheet zijn richtlijnen vanuit Europa, wetgeving en aanvullend gemeentelijk beleid van toepassing.

Bij duurzaamheid horen meerdere betekenissen en meerdere onderdelen. In het kader van het omgevingsplan Binckhorst zijn onder het woord 'duurzaamheid' de onderdelen meegenomen die in de agenda Den Haag Duurzaam staan. Een deel van de aspecten uit de agenda is op de factsheets voor de thema's Water en Natuur & groen al behandeld.

2. Ambities

Definities, bestaande wetgeving en beleid

Definities

CO₂

de chemische formule van koolstofdioxide. Dit is een kleurloos en reukloos gas dat in de atmosfeer voorkomt. Het grootste deel van de CO₂ uitstoot wordt voornamelijk veroorzaakt door de verbranding van fossiele brandstoffen. Deze worden verbrand om energie op te wekken. Hierbij valt te denken aan warmte, gas en elektriciteit.

Cradle to Cradle-benadering (C2C):

een benadering die zich richt op het volledig verduurzamen van grond- en afvalstoffen.

Duurzaamheid:

de ontwikkeling die aansluit op de behoeften van het heden zonder het vermogen van toekomstige generaties om in hun eigen behoefte te voorzien in gevaar te brengen.

Energie-Index:

een maat die de energiezuinigheid van bestaande woningen uitdrukt in een getal.

Energieprestatienorm van gebouwen (EPG).

een wettelijk verplichte bepalingsmethode waar (nieuwe) gebouwen aan moeten voldoen. De EPG-norm wordt weergegeven in de Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC). De EPC geeft het niveau aan waaraan het gebouw dient te voldoen.

Energieprestatiecoëfficiënt (EPC)

een index die de energiezuinigheid van nieuwbouw aangeeft, en wordt bepaald door berekeningen. Een EPC-berekening geeft inzicht in de energiekwaliteit van een gebouw, inclusief technische installaties. Hoe lager de EPC des te energiezuiniger het gebouw is. De EPC-eis is vastgelegd in het bouwbesluit. Vanaf januari 2015 is de norm EPC 0,4.

Energieprestatie Maatregelen op Gebiedsniveau (EMG)

Voor het bepalen van de EPC voor nieuwe gebouwen moet gebruik worden gemaakt van de EPG (energieprestatienorm gebouwen) en de EMG (energieprestatienorm voor maatregelen op gebiedsniveau). De methode van EMG is bedoeld als instrument voor de integrale beoordeling van energiezuinigheid van een gebouw en de bijbehorende installaties voor ruimteverwarming, koeling, ventilatie en tapwaterverwarming, zowel binnen het gebouw of op het perceel als op gebiedsniveau. De EMG bepaalt de (eventuele) bijdrage van collectieve energiemaatregelen van een gebied. Deze bijdrage wordt uitgedrukt in het zogeheten 'equivalent opwekkingsrendement. Deze bijdrage kan gezien worden als een 'aftrekpost', deze kan worden ingevoerd in de EPG en kan een positief effect hebben op de EPC. Om te voorkomen dat een gebouw met een collectieve energievoorziening weliswaar aan de EPC-eis voldoet dankzij de collectieve energievoorziening maar zelf niet voldoende energiezuinig is - bijvoorbeeld door onvoldoende isolatie - komt er een 'getrapte eis': wanneer gebruik wordt gemaakt van de EMG, moet de energieprestatie van een gebouw zónder meetelling van de energievoorziening op gebiedsniveau maximaal 1,33 maal de dan geldende EPC zijn.

Gemeentelijke Praktijk Richtlijn voor duurzaam bouwen (GPR)

een zelfstandig instrument dat ontwerpgegevens van woningen, kantoren en scholen omzet naar prestaties op het gebied van kwaliteit en duurzaamheid. Het is geschikt om prestatiegerichte ambities te formuleren, biedt flexibiliteit bij het ontwerp en geeft duidelijkheid bij het toetsen van projecten. Voor elk thema geeft de praktijkrichtlijn een kwaliteitsscore op een schaal van 1 tot 10. Hoe hoger de kwaliteit - of hoe lager de milieubelasting - hoe hoger de score. Een score van 6 komt - indien relevant - overeen met het niveau van het Bouwbesluit.

People-Planet-Prosperity (PPP)-benadering

deze benadering is een afwegingskader. Deze drie P's zijn onlosmakelijk verbonden en hebben concurrerende belangen. Om op alle drie de P's ook op termijn meerwaarde te creëren is een evenwichtige verdeling van de belangen nodig.

Energiebesparing

energiebesparing verwijst naar alle energiebesparende maatregelen om de consumptie van brandstoffen te verminderen. Het kan worden bereikt door efficiënter gebruik te maken van energie: hetzelfde doen met minder energie. Men kan ook energie besparen door minder gebruik te maken van de dienst die de energie verbruikt.

Wetgeving

Europese Richtlijn (2010/31/EU)

Richtlijn 2010/31/EU van het Europees Parlement en de Raad van 19 mei 2010 stelt eisen met betrekking tot de energieprestatie van gebouwen. Nieuwe gebouwen dienen uiterlijk 31 december 2020 'bijna-energie neutraal' te worden gebouwd. Voor nieuwe overheidsgebouwen geldt deze eis al vanaf 2018.

Het Rijk heeft de term 'bijna-energie neutraal gebouw' (BENG) gedefinieerd¹. Vanaf 31 december 2020 dient de energieprestatie van nieuwe gebouwen aan verschillende eisen te voldoen: de vastgestelde niveaus zijn in onderstaande tabel weergegeven. Deze niveaus komen overeen met een EPC van 0,15-0,2. De EPC is als indicator voor de energieprestatie van gebouwen verlaten en vervuild voor de eenheid kWh/m² per jaar.

¹ Brief minister Blok, Voortgang energiebesparing gebouwde omgeving, 2 juli 2015, 2015-0000354951.

Tabel 1: Energieprestatie-eisen voor nieuwe gebouwen per gebouwfunctie

Gebouwfunctie	1- Energiebehoefte kWh/m ² jr	2- Primair energiegebruik kWh/m ² jr	3 - Aandeel hernieuwbare energie %
woningen en woongebouwen	25	25	50
utiliteitsgebouwen	50	25	50
onderwijsgebouwen	50	60	50
gezondheidszorggebouwen	65	120	50

Bouwbesluit

In het bouwbesluit is vanaf januari 2015 een minimale eis voor de EPC van 0,4 opgenomen. Het Rijk heeft in 2015 de ambitie vastgelegd om het bouwbesluit aan te willen passen, met vanaf 31 december 2020 een EPC eis van 0,2 voor nieuwe gebouwen. De gemeente Den Haag heeft een verzoek gedaan om af te kunnen wijken van het huidige Bouwbesluit (15e tranche van het besluit Uitvoering Crisis- en herstelwet). Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft voor de Binckhorst toegestaan dat een EPC van 0,2 wordt geëist.

Dit betekent dat tot 1 januari 2021 een ingediende aanvraag Omgevingsvergunning moet voorzien in bebouwing met een EPC van maximaal 0,2. Hiermee wordt de realisatie van energiezuinige en meer toekomstbestendige gebouwen geborgd. Het gaat hier om een minimale eis. Zuiniger bouwen is toegestaan.

Gemeentelijk beleid:

Gebiedsgericht Milieubeleid (2005, RIS 127626)

Het Gebiedsgericht Milieubeleid beschrijft welke milieukwaliteit op welke plek gewenst is. Er is een indeling van Den Haag gemaakt met gebieden van eenzelfde functie. Gebieden met eenzelfde functie behoren tot hetzelfde gebiedstype. Per gebiedstype is de gewenste milieukwaliteit vastgesteld. De gebiedsspecifieke kenmerken en de mogelijkheden bepalen de toekenning van de ambitie per milieudoel (waaronder energie en klimaat). Met het vaststellen van milieumambities per gebiedstype wordt richting gegeven aan de kwaliteit die de verschillende onderdelen van het milieu op een bepaald tijdstip dienen te hebben. Er zijn zes gebiedstypen gedefinieerd:

- Wonen;
- Werken;
- Gemengde gebieden met het accent op Wonen;
- Gemengde gebieden met het accent op Werken;
- Groene Hoofdstructuur en Water;
- Verkeersinfrastructuur.

De Binckhorst is in zijn geheel aangewezen als gebiedstype “Werken”. Deze indeling is – gelet op de transformatieopgave – niet meer actueel. Gelet op de uitgangspunten van de Gebiedsaanpak Binckhorst (zie verder onder confrontatie A) kan aansluiting worden gezocht bij een tweetal andere gebiedstypen. Voor de Trekvlizzone is het gebiedstype “Gemengd Wonen” het meest van toepassing. Dit gebiedstype kent een beperkte mate van functiemenging. De belangrijkste functie is wonen en de voorzieningen in het gebied staan in beginsel ten dienste van het gebied zelf. Daarnaast zijn er ook bedrijven aanwezig die zich met hun activiteiten op de rest van de stad richten. Door het beperkte verzorgingsgebied hebben zij echter een geringe verkeersaantrekkende werking en veroorzaken zij weinig overlast voor de omgeving.

Voor de overige deelgebieden is het gebiedstype “Gemengd Werken” het meest van toepassing. In deze gebieden worden alle stedelijke functies gecombineerd: wonen, werken en recreëren. Het accent ligt op de economische en recreatieve functies, daarnaast wordt er gewoond.

Het gebiedsgericht milieubeleid maakt onderscheid tussen drie verschillende ambitieniveaus:

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

Voor beide gebiedstypes is voor het thema “Klimaat” het ambitieniveau maximaal opgenomen. De algemene omschrijving is: CO₂-neutraal, op korte termijn de gemeentelijke organisatie (2006) op langere termijn de hele gemeente (2050). Daarnaast wordt een onderscheid gemaakt in enerzijds nieuwbouw en sloop/nieuwbouw (volledig CO₂-neutraal), en anderzijds renovatie (gedeeltelijk CO₂-neutraal, afhankelijk van de beoogde levensduur na renovatie).

Voor renovatie gelden de volgende reductie-opgaven:

- Wonen, renovatie met een levensduur tot 15 jaar: 37% CO₂ reductie t.o.v. 2004
- Wonen, renovatie met een levensduur tot 40 jaar: 75% CO₂ reductie t.o.v. 2004
- Bedrijven, renovatie met een levensduur tot 10 jaar: 33% CO₂ reductie t.o.v. 2004
- Bedrijven, renovatie met een levensduur tot 20 jaar: 41% CO₂ reductie t.o.v. 2004

Voor natuur, groen en water is de ambitie dat de CO₂-bindingscapaciteit is toegenomen en wordt gebruikt voor de opwekking van energie. Voor verkeer is de ambitie een emissiereductie van CO₂ van 40-60% in 2030 ten opzichte van 1990.

Klimaatplan Den Haag (RIS 180174)

Het Klimaatplan is één van de uitvoeringsprogramma's van de kadernota “Op weg naar een duurzaam Den Haag (RIS 165335)”. Dit Klimaatplan geeft aan wat de opgave is voor de gemeente Den Haag, hoe deze wordt aangepakt (strategie), wat de Haagse klimaatproblematiek is in termen van uitdagingen en kansen en wat op basis hiervan de prioritaire vraagstukken voor de korte termijn zijn. In het klimaatplan ligt de focus op CO₂. Met een klimaatneutrale stad wordt in het Klimaatplan bedoeld dat het directe energiegebruik in de stad volledig door duurzame energiebronnen wordt geleverd. Het gaat daarbij dus om het terugbrengen van de emissies door het gebruik in de stad van elektriciteit, gas, warmte, koude en vervoer.

Agenda Den Haag Duurzaam 2015-2020

In vervolg op de ingezette koers met de Kadernota Op weg naar een Duurzaam Den Haag (2009), de Integrale Nota Milieu en Duurzaamheid (2013) en de Backcastingstudie die beschrijft wat de gemeente moet doen om in 2040 daadwerkelijk CO₂-neutraal te zijn, is het Agenda Den Haag Duurzaam 2015-2020 in juli 2015 opgesteld. Hierin zijn prioriteiten vastgelegd als integrale onderdelen van het gemeentelijk werkveld:

- verder verlagen van de CO₂ uitstoot;
- uitbreiden en verduurzamen van het warmtenet;
- klimaatbestendig maken van de stad;
- versterken van duurzame Haagse Kracht.

In de agenda wordt een strategie over Circulaire Economie opgesteld, waarbij aan de vier prioriteiten wordt bijgedragen: een circulaire economie helpt de CO₂-uitstoot verder te verlagen door reductie van energieverbruik en het kan de duurzame Haagse Kracht versterken door werkgelegenheid te creëren. Daarin besteedt de gemeente Den Haag aandacht aan het versnellen van de circulaire economie, Cradle to Cradle en de economische effecten die hiermee gepaard gaan. In de Agenda staat dat het bouwstoffenrecyclepunt op de Binckhorst tot het recycle-centrum van Zuid- Holland

kan uitgroeien. De Binckhorst vervult dus in de Agenda Den Haag Duurzaam een centrale rol in de transitie van de stad naar een circulaire economie.

Amendement Agenda Ruimte voor de Stad

In december 2016 zijn amendementen aangenomen op de agenda 'Ruimte voor de Stad' (september 2016) voor gasloze nieuwbouw en een energieplan per wijk, waardoor bij nieuwbouwwijken in Den Haag er geen nieuwe gasinfrastructuur meer wordt aangelegd, om het verbruik van fossiele brandstoffen te reduceren. Voor (bestaande) bedrijven en woningen is dit alleen mogelijk door middel van een warmteplan, dat nog niet beschikbaar is. In de komende maanden wordt gewerkt aan het opstellen van een warmteplan.

Nota Duurzaam bouwen', Den Haag: op weg naar een acht' (2007, RIS 143475)

In de raadsvergadering van 5 juli 2007 is besloten om alle nieuwe gemeentelijke bouwplannen te toetsen volgens de Gemeentelijke Praktijk Richtlijn (GPR). GPR is een online programma waarbij ontwikkelaars inzicht kunnen krijgen in de milieuprestatie van hun projecten. De volgende GPR-eisen zijn in latere besluiten opgenomen:

- gemeentelijke huisvesting: een GPR van ten minste 8 (op basis van het duurzaam inkoopbeleid (RIS 169126), tenzij dit niet mogelijk is, dan is afwijking mogelijk met collegebesluit);
- woningen: een GPR van 7 (RIS 246417);
- kantoren: een GPR van 8 (RIS 246417);

Overig:

Roadmap next economy Rotterdam - Den Haag

In november 2016 is de Roadmap Next Economy van de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag door de Metropoolregio vastgesteld en gepubliceerd. In deze roadmap is circulaire economie als een van de drie speerpunten voor de toekomst van de regio genoemd. Het doel voor de regio Rotterdam-Den Haag is om een van de eerste volledig circulaire regio's in de wereld te worden. Volgens de roadmap levert de overgang naar een circulaire economie nieuwe economische groeikansen op : lokaal kan deze ontwikkeling op het bedrijventerrein van de Binckhorst alleen al 20 miljoen euro extra waarde opbrengen.

Volgens de roadmap zijn hiervoor de volgende punten van belang:

- beter en efficiënter inzamelen van afval : inzamelstations voor producten en apparaten voor recycling of hergebruik, financiële compensatie, effectief koppelen van aanbieders van afval aan producenten voor wie afval grondstof is;
- analyse eigen gebruik grondstoffen en materialen: dat vraagt om zaken als sensortechnologie, materiaalpaspoorten en een hulpbronnenbank;
- ondernemerspraktijk: positieve prikkels en financieringsmogelijkheden;
- verbinden van bestaande industrie en start-ups om innovatie aan te jagen en om te zetten in nieuwe economische activiteit.

Sectorale ambitie klimaat en energie en circulariteit

De gemeentelijke ambitie voor het thema Klimaat, energie en circulariteit is dat Den Haag in 2040 klimaatneutraal is. Deze globale ambitie is met concrete invullingen verder uitgewerkt voor nieuwbouw en sloop/nieuwbouw (CO₂ neutraal bouwen en de GPR). Voor bestaande bouwwerken is deze beleidsambitie niet verder uitgewerkt. Wel wordt duurzaamheid op verschillende fronten gestimuleerd; denk hierbij aan subsidieregelingen, stimuleringsmaatregelen en prestatieafspraken met woningcorporaties.

Daarnaast is de ambitie om nieuwbouw in de Binckhorst niet meer aan te sluiten op het gasnet. Om deze ambitie goed te kunnen borgen in het omgevingsplan dient eerst een warmteplan te worden

opgesteld. Dit warmteplan wordt de komende maanden opgesteld. De gemeentelijke ambitie voor circulariteit is om over te schakelen op een circulaire economie.

3. Confrontatie A: Sectorale ambitie vs gebiedsvisie

In de gebiedsvisie is aandacht gevraagd voor de kansen voor initiatieven om een bijdrage te leveren aan de ambitie van Den Haag om in 2040 klimaatneutraal te zijn. Daarnaast is 'de Binckhorst als proeftuin voor duurzaamheid' als één van de pijlers benoemd in de gebiedsvisie. Deze gebiedsvisie en de in de onder 2 benoemde ambities sluiten goed op elkaar aan.

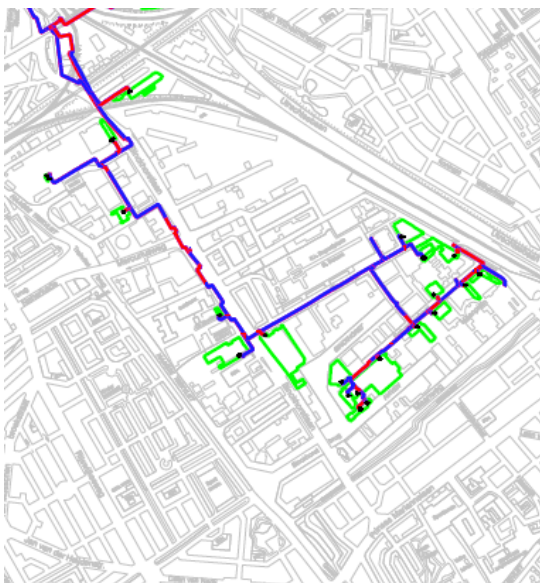
De ambitie voor een circulaire economie draagt bij aan het bereiken van de overige duurzaamheidsdoelen (onder andere: reductie van energie verbruik en bijhorende CO₂ uitstoot, reductie van lucht vervuiling door reductie van verkeer, waarde behouden van schaarse materialen, reductie van de milieubelasting van afval etc.) en past in de pijler "de Binckhorst als proeftuin voor duurzaamheid en vergroening" van het Omgevingsplan Binckhorst. Bovendien hebben de ambities van de Binckhorst aandacht voor het ontwikkelen van de nieuwe economie, waarin circulaire economie een belangrijke rol speelt.

4. Bestaande situatie/referentiesituatie

Warmtenet

In (een deel van de) Binckhorst is een warmtenet aanwezig (zie afdeeling 1: blauw/rode lijn). Een deel van de bestaande bebouwing is hierop aangesloten (weergegeven in groen). De gemeente heeft de ambitie om het warmtenet verder te ontwikkelen. Hiermee kan de Binckhorst van duurzame warmte voorzien worden, mits duurzame warmtebronnen zijn geëxploiteerd (bijvoorbeeld geothermie). In de huidige situatie wordt voor het warmtenet gebruik gemaakt van energie uit fossiele bronnen. Daardoor wordt met het warmtenet nog onvoldoende invulling gegeven aan de ambitie om energieneutraliteit te bereiken.

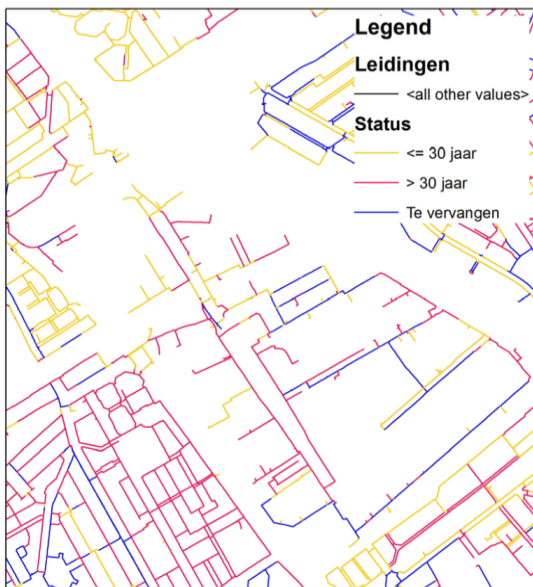
Afbeelding 1: Bestaand warmtenet in de Binckhorst (blauw en rood) en aansluitingen erop van bestaande bebouwing (groen)



Gasinfrastructuur

In de Binckhorst ligt een relatief oude gasinfrastructuur. Zoals in afbeelding 2 is weergegeven, is een groot deel van de bestaande gasleidingen ouder dan 30 jaar (voornamelijk in de Trekvlietzone). Een deel van de leidingen in de deelgebieden Binckhorsthaven en Maanplein en de Begraafplaatszone dient al vervangen te worden. Gelet op de gemeentelijke ambitie om nieuwbouw niet meer aan te sluiten op het gasnet, moet een keus gemaakt worden ten aanzien van het vervangen van de oude gasinfrastructuur (of aansluitingen afsluiten en de infrastructuur laten liggen).

Afbeelding 2: Bestaande gasinfrastructuur en leeftijd van leidingen (Stedin, oktober 2016)



Energieprestatie en -verbruik

De huidige situatie met betrekking tot de energieprestatie van bestaande gebouwen is (nog) niet goed bekend. Informatie over de energielabels van de meeste van de bestaande gebouwen ontbreekt (zie afbeelding 3). De energieprestatie van bestaande gebouwen die wel bekend zijn is laag: veel gebouwen hebben energie labels van E tot en met G.

Afbeelding 3: Energietabels van bestaande gebouwen in de Binckhorst (bron: RvO, 2016)



Het energieverbruik (gas en elektriciteit) van bedrijven en instellingen in de Binckhorst is hoog: de CO₂ uitstoot ligt tussen 30.000 en 40.000 ton per jaar (2015, zie afbeelding 4).

Afbeelding 4: CO₂-uitstoot als gevolg van gas en elektriciteit van bedrijven en instellingen (bron: Rijkswaterstaat 2015)



Potentieel voor hernieuwbare energie

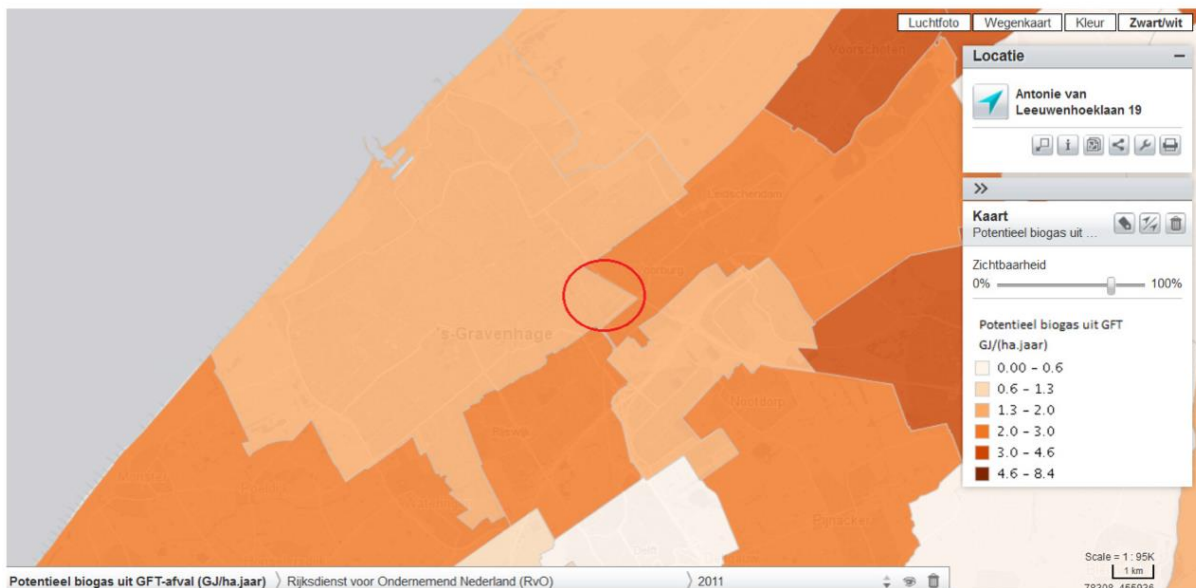
Met betrekking tot de autonome ontwikkeling zijn de huidige wettelijke regels niet voldoende om in 2040 een CO₂-neutrale wijk te realiseren. Immers, de huidige regels eisen bijna energieneutraliteit voor nieuwe gebouwen en een reductie van het energieverbruik van bestaande gebouwen, waardoor het totale energieverbruik van de wijk positief zal blijven. Er is dus behoefte aan aanvullende hernieuwbare energieopwekking in de wijk.

Het potentieel voor zonne-energie opwekking in de Binckhorst is groot. Het grootste deel van het dakoppervlak van bestaande gebouwen in de Binckhorst is (zeer) geschikt om zonnepanelen te installeren (zie afbeelding 5).

Afbeelding 5: Huidige dakpotentieel voor zonne-energie opwekking in de Binckhorst (bron: zonatlas.nl, 2017)



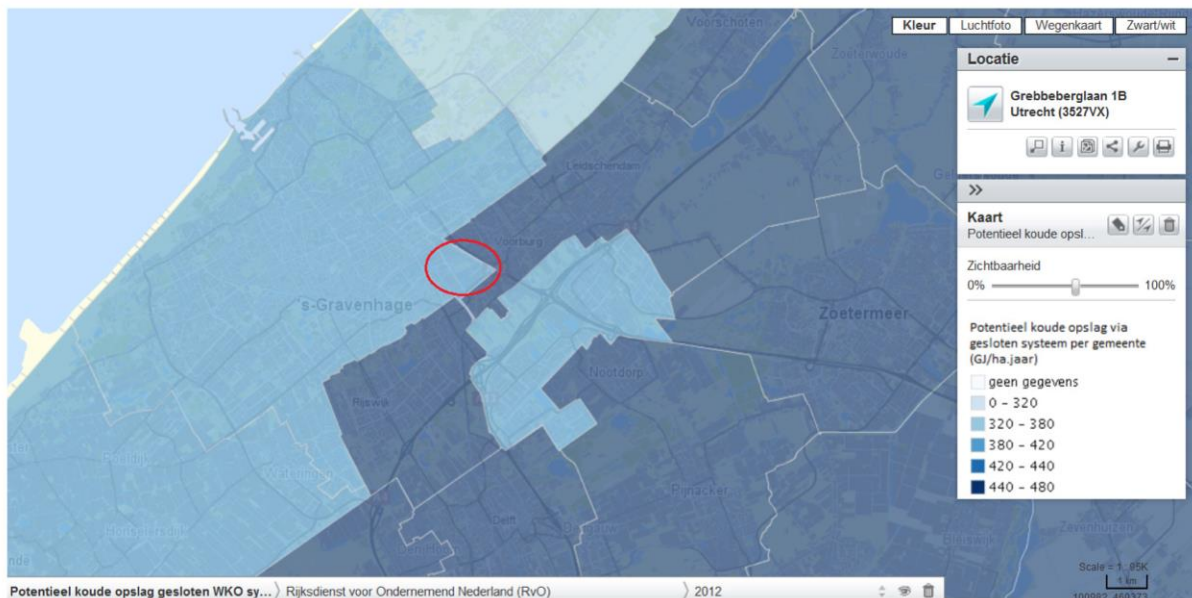
Afbeelding 6: Huidige potentieel voor biogasproductie uit GFT afval in de Binckhorst (bron: RvO, 2011)



Het potentieel voor biogasproductie uit GFT afval (biomassa) in de Binckhorst is gemiddeld tot laag: tussen 1.3 en 2.0 GJ/ha/jaar (zie afbeelding 6).

Het potentieel voor energieopwekking door warmte-koude-opslag in de Binckhorst is gemiddeld tot hoog: tussen 320 en 380 GJ/ha/jaar (zie afbeelding 7).

Afbeelding 7: Huidige potentieel voor WKO in de Binckhorst (bron: RvO, 2012)



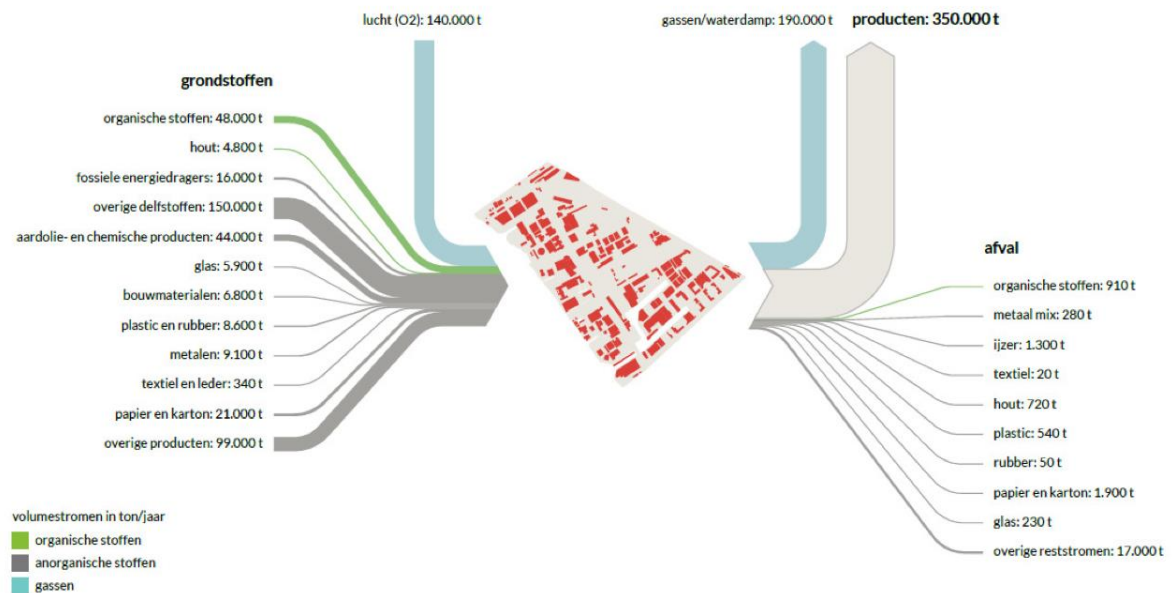
Materialstromen

Voor de Binckhorst is een materiaalstromenanalyse (Material Flow Analysis, MFA²) uitgevoerd, waardoor alle materiaalstromen zijn geïnventariseerd en het potentieel voor waardecreatie door

² Metabolische Analyse Binckhorst - optimaliseren van in- en uitgaande stromen van Industriegebied Binckhorst, Den Haag, SuperUse Studios 2016.

circulaire activiteiten is onderzocht. Onderstaande beelden tonen de huidige materiaalstromen in de Binckhorst

Afbeelding 8: Volume materiaalstromen door de Binckhorst, Den Haag 2015 (SuperUse Studio 2016)

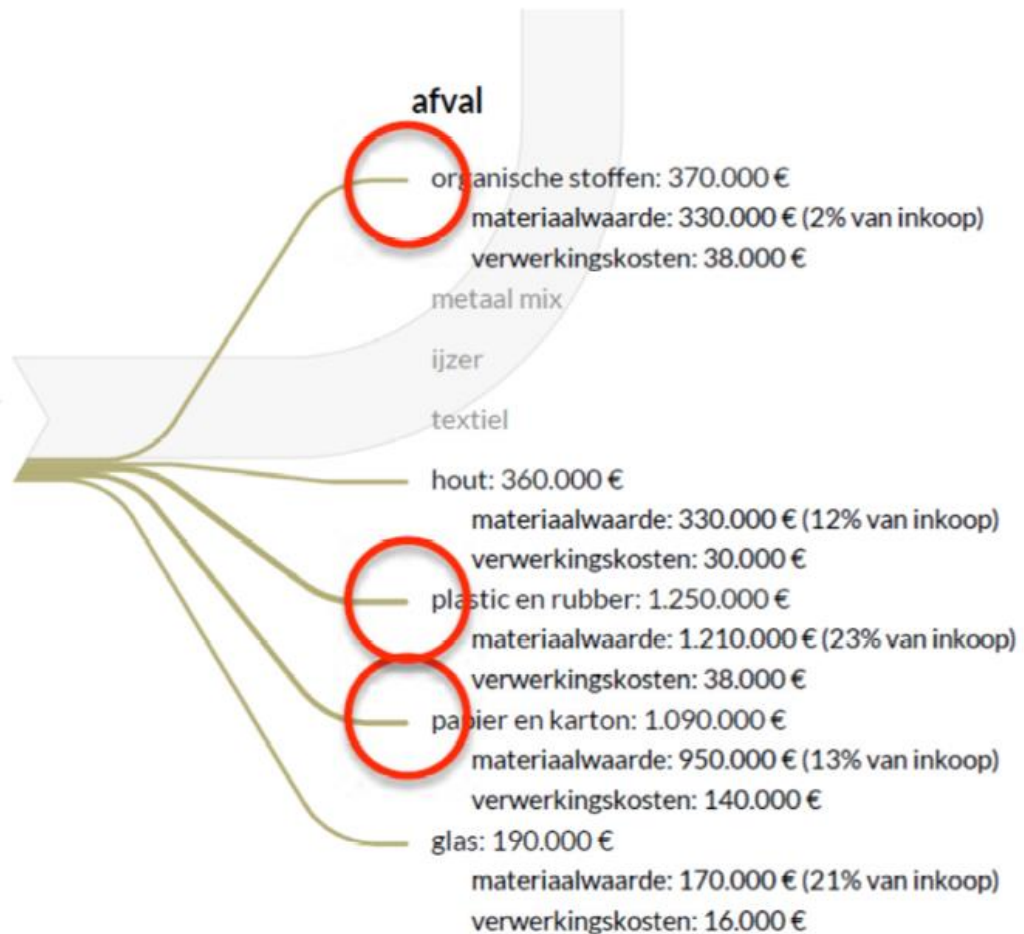


Uit de bovengenoemde studie blijkt dat de vijf grootste afvalstromen door het gebied zijn:

- Papier en karton (1.900 ton per jaar)
- Organische stoffen (910 ton per jaar)
- Hout (720 ton per jaar)
- Plastic (540 ton per jaar)
- Glas (230 ton per jaar)

De grondstofwaarde van deze vijf afvalstromen - oftewel de kapitaalvernietiging - bedraagt 2 miljoen euro's per jaar. Daarbij komen nog verwerkingskosten van 1,3 miljoen euro's per jaar. Van de vijf meest volumineuze stromen treedt het grootste economisch verlies op bij plastic en rubber, gevolgd door papier en karton en organische stoffen, zoals in afbeelding 9 is weergegeven. Indien de Binckhorst meer wonen krijgt zou dit beeld verschuiven. Echter is het te verwachten dat deze drie materiaalstromen nog steeds belangrijk blijven, gezien dat woningen deze reststromen ook zullen produceren.

Afbeelding 9: Grondstofwaarde en verwerkingskosten van de vijf meest volumineuze stromen in de Binckhorst (SuperUse 2016)



Op basis van de statistische gegevens stroomt er voldoende materiaal voor een toegevoegde Circulaire Economie van ca. €20 mln. per jaar (als productwaarde, niet als grondstofwaarde). Deze reststromen worden op dit moment volledig onbenut en de laagwaardige verwerking ervan heeft negatieve milieupact en kost de huidige bedrijven geld. Plastic- en rubberafval blijkt de meeste CO₂-equivalentvertegenwoordiger te zijn.

Ten slotte blijkt uit hetzelfde onderzoek dat het potentieel voor energieopwekking uit organische afvalstromen van de HMS door middel van een biovergister groot is. Uit de 6.000 ton GFT-afval die vanuit de HMS naar een afvalverbrandingsinstallatie is gestuurd kan 200.000 m³ biogas geproduceerd worden, ofwel 1.244.000 kWh in elektriciteit en warmte. Dit komt overeen met het elektriciteitsverbruik van 370 Nederlandse huishoudens. Uit het onderzoek van SuperUse blijkt ook dat er interesse en vraag is om dit groen gas te verkopen op de Binckhorst.

In de autonome ontwikkeling nemen de hoeveelheid materiaalstromen in de Binckhorst toe door het toenemen van het aantal ontwikkelingen (woningen en bedrijven). Naar aanleiding van grotere afvalstromen (huishoudelijk- en bedrijfsafval) zal de intensiteit van vrachtverkeer ook toenemen, met negatieve gevolgen voor de lokale luchtkwaliteit en het energieverbruik in de Binckhorst. De gemeente Den Haag heeft een grondstoffenmakelaar aangetrokken, die als bemiddelaar werkt om bedrijven aan elkaar te koppelen en synergie te creëren. Deze grondstoffmakelaar zal gedurende een jaar circulaire ontwikkelingen in de Binckhorst stimuleren.

5. Confrontatie B: Sectorale ambitie vs huidige situatie

De gemeente heeft concreet duurzaamheidsbeleid op het gebied van CO₂. De gemeentelijke ambitie om in 2040 klimaatneutraal te zijn, is met concrete ambities verder uitgewerkt voor nieuwbouw en sloop/nieuwbouw (CO₂ neutraal bouwen en de GPR). Dit betekent dat bij nieuwbouw of bij sloop/nieuwbouw dat voldaan moet worden aan deze ambitie.

Daarnaast wordt gewerkt aan een verdere invulling van het duurzaamheidsbeleid. Zo is er de ambitie om nieuwbouw in de Binckhorst niet meer aan te sluiten op het gasnet. Binnen de Binckhorst zijn voldoende mogelijkheden voor een alternatieve energievoorziening, zoals bijvoorbeeld het warmtenet. Om dit beleid goed in het omgevingsplan te kunnen borgen, wordt de komende maanden gewerkt aan een warmteplan. Ook het beleid voor circulariteit behoeft een nadere concretisering om goed te kunnen vertalen in het omgevingsplan. Dit beleid zal meegegeven worden aan initiatiefnemers in de Binckhorst. Indien voor vaststelling van het omgevingsplan aanvullend beleid is ontwikkeld, zal dit worden vertaald in het omgevingsplan.

6. Borging in omgevingsplan

In het omgevingsplan wordt een aantal regels opgenomen om de ambities die voortvloeien uit de gemeentelijke ambities op het gebied van klimaat, energie en circulariteit te borgen. Ten aanzien van de ambitie dat nieuwbouw en sloop/nieuwbouw CO₂-neutraal moet zijn en dat bij renovatie sprake moet zijn van voldoende reductie ten opzichte van het niveau van 2004 wordt opgenomen dat de Haagse CO₂-eisen in acht genomen moeten worden. Een vergelijkbare regel wordt opgenomen om de gemeentelijke GPR-eisen te borgen: de gemeentelijke GPR-eisen worden in acht genomen.

Zoals hiervoor aangegeven is er (nog) geen gemeentelijk warmteplan gemaakt. Het Bouwbesluit vereist echter wel dat, alvorens een bepaling wordt opgenomen waarmee gasloze nieuwbouw geregeld wordt, een warmteplan moet zijn vastgesteld. Daarom is het op dit moment niet mogelijk om in het omgevingsplan op te nemen dat nieuwbouw niet mag worden aangesloten op het gasnet.

Ook de ambities ten aanzien van circulaire economie zijn (nog) niet voldoende concreet om te kunnen borgen in de regels van het omgevingsplan. Met de grondstoffenmakelaar is wel een eerste stap gezet om circulaire economie te stimuleren.

7. Samenvatting:

Binckhorst:

“Nieuwbouw en sloop/nieuwbouw moet CO₂-neutraal zijn, bij renovatie moet sprake zijn van voldoende reductie ten opzichte van het niveau van 2004 zoals opgenomen in het gebiedsgericht milieubeleid. Nieuwbouw van woningen en kantoren dient de te voldoen aan de gemeentelijke GPR-eisen. Daarnaast wordt voor circulariteit ingezet op het overschakelen op een circulaire economie.”

Factsheet Evenementen

1. Inleiding

In Den Haag zijn er tal van evenementen vanuit verschillende thema's en in verschillende vormen. Ook zijn er grote verschillen in de omvang van evenementen. Deze verschillen bepalen de mate van impact op de fysieke leefomgeving. Een aantal belangrijke aspecten bij evenementen heeft betrekking op de 'openbare orde en veiligheid'. Dit is opgenomen in de Algemene plaatselijke verordening van de gemeente Den Haag (APV) en valt buiten de reikwijdte van het omgevingsplan. Daarom wordt in deze factsheet alleen gekeken naar de fysiek ruimtelijke kant van het thema 'evenementen'

2. Ambities

Definities, bestaande wetgeving en beleid

Definities

Evenement:

een verplaatsbare georganiseerde gebeurtenis, (openlucht)manifestatie, (thema)dag of week in de openbare ruimte. Meestal is die publiek toegankelijk, maar het evenement kan ook besloten zijn: een bedrijfs- of netwerkevenement.

Publieksevenement:

Elke voor het publiek toegankelijke verrichting van vermaak, inclusief herdenkingen, waarbij een verzameling mensen zich in een bepaald tijdvak in/op een (meestal) begrensde en (eventueel beperkt) openbaar toegankelijke inrichting of terrein bevindt of beweegt.

(bron: Leidraad Veiligheid publieksevenementen, NIBRA)

Grootschalige publieksevenementen

Evenementen met meer dan 25.000 bezoekers, die ook van buiten de stad komen. Hiertoe behoren ook 'blockbusters', die internationale bezoekers en publiciteit opleveren.

Kleinschalige publieksevenementen

Evenementen met meer dan 250, maar minder dan 25.000 bezoekers, die hoofdzakelijk van binnen de stad komen.

Kleine evenementen

Evenementen met meer dan 250 bezoekers, zoals een straat- en wijkfeest. Omdat de aard- en impact van deze evenementen zo beperkt zijn, maken deze kleine evenementen geen onderdeel uit van deze factsheet.

Wetgeving

Er bestaat geen ruimtelijke wetgeving voor evenementen. In het kader van een bestemmingsplan is het beoordelingscriterium een 'goede ruimtelijke ordening'. Met de verbrede reikwijdte van het omgevingsplan Binckhorst wordt dat het criterium 'een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving'

Beleid

Evenementen zijn voor Den Haag van groot belang. Ze geven de stad dynamiek en bieden Hagnaars een aantrekkelijke invulling van hun vrijetijd. Maar de betekenis van dergelijke evenementen en festivals voor Den Haag reikt veel verder. Ze beïnvloeden het imago van de stad, bepalen de mate van aantrekkelijkheid voor wonen en werken, trekken bezoekers (toeristen) aan, lokken bestedingen uit en vergroten zo de afzetmogelijkheden voor het Haagse MKB. Ook dragen ze positief bij aan de gewenste (inter)nationale branding van Den Haag. Zij leveren op deze wijze een belangrijke directe (bestedingen) en indirecte (imago) bijdrage aan de stedelijke economie. Daarmee dragen deze evenementen bij aan een belangrijk speerpunt van het college: de versterking van het MKB en de groei van werkgelegenheid.

Daarnaast kunnen ze sport- en cultuurparticipatie stimuleren en bijdragen aan gebiedsontwikkeling. Juist vanwege die brede meerwaarde voor de stad zet het college de komende jaren in op een sterk aanbod van experimenteel en bewezen succesformules tot internationaal aansprekende sportevenementen en grote 'blockbusters' die Den Haag nationaal en internationaal op de kaart zetten.

De ambities van de gemeente zijn verwoord in de nota 'Evenementen in Den Haag' (RIS180583), de Agenda Stedelijke Economie (RIS281393) en in de onlangs vastgestelde commissiebrief Grootchalige Publieksevenementen (RIS283920). Daarin is gekozen voor enkele accentverschuivingen:

1. Directe en indirecte economische spin-off als doorslaggevend criterium;
2. Focus op het toeristisch DNA van Den Haag (Vrede & Recht, Stad aan Zee en Koninklijk) en het imago van Den Haag als dynamische stad die creatief talent, young professionals en startups aanspreekt;
3. De Haagse kracht als belangrijke uitgangspositie;
4. Kwaliteit boven kwantiteit;
5. Meer aandacht voor thema-events (bv. opening van het strandseizoen, invulling van het koninklijke karakter van Den Haag of een meerdaags watersportevenement in de haven);

Dit beleid is met name economisch gericht. Den Haag heeft geen locatiebeleid voor evenementen. Publieksevenementen kunnen vanuit het evenementenbeleid overal plaatsvinden maar voor het verkrijgen van een subsidie wordt gekeken naar de economische spin-off en die is groter in de toeristische gebieden: Centrum, Scheveningen en Kijkduin.

Sectorale ambitie evenementen

Er is geen specifieke wettelijke regeling voor evenementen opgenomen. Het gemeentelijk beleid ten aanzien van evenementen is met name economisch gericht en geeft geen locaties aan waar evenementen kunnen of mogen plaatsvinden. Daarom is alleen het algemene wettelijke criterium van toepassing: (zorg voor) een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving. De ambitie voor het thema evenementen is dat evenementen zijn toegestaan, mits het woon- en leefklimaat niet onevenredig wordt aangetast.

3. Confrontatie A: Sectorale ambitie vs gebiedsvisie

In de gebiedsvisie worden indicatief verschillende locaties benoemd die geschikt zijn voor evenementen: onder meer rondom de Fokkerhaven en Poolsterhaven, maar ook elders in de Binckhorst worden evenementen niet uitgesloten.

4. Bestaande situatie

In de Binckhorst vinden geen grootschalige publiekevenementen plaats. Wel vinden diverse kleinschalige en meldingsplichtige evenementen plaats.

5. Confrontatie B: Sectorale ambitie vs huidige situatie

Er bestaat geen conflict tussen de ambitie en bestaande situatie.

6. Borging in omgevingsplan

Voor het thema evenementen is zoals hiervoor aangegeven geen specifieke wetgeving. Daarom wordt uitsluitend het gemeentelijke evenementenbeleid in het omgevingsplan verankerd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen meldingsplichtige en kleinschalige evenementen. Meldingsplichtige evenementen zijn toegestaan zonder verdere toetsing aan de regels van het omgevingsplan (artikel 4 onder e).

Voor kleinschalige evenementen is op basis van de bezoekersaantallen van de evenementen die nu plaatsvinden een splitsing gemaakt in evenementen met maximaal 2.500 bezoekers per evenement en evenementen met maximaal 25.000 bezoekers. Daarbij is het maximale aantal evenementen, de maximale duur van het evenement, de maximale duur van de op- en afbouw en de maximale geluidsbelasting vastgelegd.

7. Samenvatting

Evenementen zijn toegestaan, mits het woon- en leefklimaat niet onevenredig wordt aangetast.

Factsheet Externe veiligheid

1. Inleiding

In deze factsheet wordt ingegaan op het thema externe veiligheid. Het gaat daarbij om risico's die verbonden zijn met het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het thema externe veiligheid wordt een risicobenadering gehanteerd. Hierbij is niet alleen het effect van een ongeval van belang maar ook naar de kans op het optreden van een ongeval. Dit betekent dat als de kans op een ongeval klein genoeg is, de effecten acceptabel zijn. Voor dit thema is zowel wetgeving als gemeentelijk beleid relevant.

2. Ambities

Definities, bestaande wetgeving en beleid

Definities

Externe veiligheid:

het gevaar voor aantasting van het welzijn van mens en milieu bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen.

Effectafstand 100%-letaliteit/effectafstand 1% letaliteit:

afstand tot de risicobron, waarop in geval van een ongewenste gebeurtenis de kans op overlijden 100% of 1% is. Deze afstanden zijn relevant voor het groepsrisico. De effectafstand 1%-letaliteit geldt als de grens van het invloedsgebied waarvoor het groepsrisico moet worden berekend.

10⁻⁶contour:

dit betreft een wettelijke grenswaarde voor (kwetsbare) objecten. Dit is het gebied waarbinnen de kans op overlijden van een daar aanwezig onbeschermd persoon groter of gelijk is aan 1x in de miljoen jaar.

Risico:

de kans voor personen om te overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewenste gebeurtenis met een risicobron, waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn.

Risicobron:

onder risicobronnen worden in het kader van dit omgevingsplan verstaan:

- De productie en opslag van, of bewerkingen met een gevaarlijke stof binnen inrichtingen;
- Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de openbare weg, vaarweg of spoorweg;
- Het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen.

Plaatsgebonden risico:

het risico binnen het invloedsgebied van een risicobron dat een persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewenste gebeurtenis met een risicobron waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Dit risico wordt uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Dit wordt uitgedrukt in een grenswaarde, die niet mag worden overschreden.

Groepsrisico :

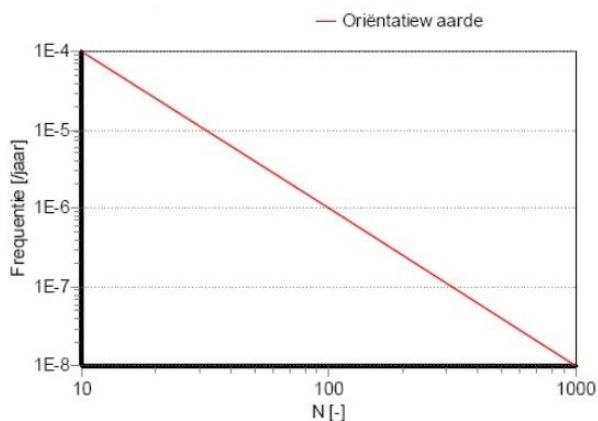
de cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een risicobron nadat een calamiteit, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is, ter plaatse van de risicobron heeft plaatsgevonden.

Oriëntatiewaarde:

bij de beoordeling van het groepsrisico is in de wetgeving bewust niet gekozen voor het stellen van een grenswaarde (waarde die niet overschreden mag worden), maar voor de systematiek van een toetsingswaarde (overschrijding is toegestaan mits deze wordt verantwoord). De toetsingswaarde voor het groepsrisico is de oriëntatiewaarde.

Het aantal slachtoffers is niet recht evenredig aan de kans: bij een vertienvoudiging van het aantal slachtoffers moet de kans op een dergelijk ongeval honderd keer kleiner zijn. Op deze manier is bij de normstelling rekening gehouden met de beleving van de bevolking: een groter ongeval wordt meer dan evenredig ernstiger ervaren.

De oriëntatiewaarde kan grafisch als volgt worden weergegeven:



Hierbij is de Frequentie (y-as) de kans op een ongevalsscenario en N (x-as) het aantal slachtoffers.

Overschrijdingsfactor:

de verhouding tussen de FN-curve en de oriëntatiewaarde. Daarmee is de overschrijdingsfactor een maat die aangeeft in hoeverre de oriëntatiewaarde wordt genaderd of overschreden. Een overschrijdingsfactor kleiner dan 1 geeft aan dat de FN-curve onder de oriëntatiewaarde blijft. Bij een waarde van 1 zal de FN-curve de oriëntatiewaarde raken. Bij een waarde groter dan 1 wordt de oriëntatiewaarde overschreden.

Kwetsbare objecten:

objecten zoals deze zijn gedefinieerd in artikel 1, lid 1 sub l van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (verder Bevi) en hieronder worden in ieder geval verstaan woningen, gebouwen bestemd voor verblijf van minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten, grote kantoren of hotels (>1500 m² per object).

Beperkt kwetsbare objecten:

objecten zoals deze zijn gedefinieerd in artikel 1, lid 1 sub b van het Bevi en hieronder worden in ieder geval verstaan verspreid liggende woningen, dienst- en bedrijfswoningen en kantoren, hotels, restaurant voorzover deze niet als kwetsbaar object zijn aan te merken.

Wetgeving

De kaders voor wetgeving rondom het thema externe veiligheid (toetsing aan het plaatsgebonden risico en verantwoording van het groepsrisico) zijn neergelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en het Besluit externe veiligheid transport (Bevt). Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen de risicobronnen: buisleidingen (Bevb), risicovolle inrichtingen (Bevi) en vervoer gevaarlijke stoffen (Wet basisnet en Bevt).

In de Wet milieubeheer is nadrukkelijk vastgelegd dat een ieder die eventueel milieubelasting veroorzaakt of kan veroorzaken door een activiteit, deze gevolgen tot een minimum moet beperken. Dit met inzet van alle maatregelen die redelijkerwijs kunnen worden gevraagd. Het is aan het bevoegd gezag om 'maat' te geven aan een passend beschermingsniveau, afgestemd op de lokale situatie.

Op grond van artikel 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening moet in het bestemmingsplan een verantwoording van de gemaakte keuzes van bestemmingen plaatsvinden. Hierbij kan ook worden gedacht aan functies voor bijzonder kwetsbare groepen.

Overig

Circulaire externe veiligheid LNG-tankstations

In de circulaire wordt verzocht om de volgende beleidsregels toe te passen bij de beoordeling van aanvragen voor LNG-tankstations.

- Voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico worden de waarden en de systematiek uit het Bevi aangehouden.
- De risico's van LNG-tankstations worden berekend met de rekenmethodiek LNG-tankstations.
- Als eerste aanvulling op de systematiek uit het Bevi wordt een minimumafstand van 50 meter gehanteerd tot (beperkt) kwetsbare objecten.
- Als tweede aanvulling op de systematiek uit het Bevi krijgen effectafstanden een rol.

In deze factsheet wordt met name ingegaan op de laatste twee punten. Ten eerste wordt met betrekking tot het plaatsgebonden risico een minimumafstand van 50 meter gehanteerd ten opzichte van (beperkt) kwetsbare objecten. Dit betekent dat ongeacht de uitkomsten van de risicoberekening altijd een minimumafstand van 50 meter wordt aangehouden. Ook nieuw ten opzichte van het huidige Bevi is dat de effecten van een ongeval een rol spelen. Dit betekent dat in het gebied tussen de PR 10^{-6} contour en de effectafstand van het LNG-tankstation geen kwetsbare objecten zijn gelegen of gerealiseerd kunnen worden. Beperkt kwetsbare objecten kunnen aanwezig zijn, maar hieraan moet een motivering ten grondslag liggen, mede gericht op maatregelen ter verbetering van de veiligheid. Daarbij dient in het bijzonder aandacht te worden besteed aan objecten waar zich minder zelfredzame personen bevinden, zoals bejaarden, gehandicapten en kinderen. Het is niet wenselijk dat dergelijke objecten in de nabijheid van het tankstation zijn gelegen of gerealiseerd kunnen worden.

Deze circulaire is van toepassing op LNG-tankstations met een opslagcapaciteit tot 50 ton LNG: inrichtingen waar LNG wordt afgeleverd voor transportmiddelen, uitsluitend ten behoeve van de voortstuwing daarvan. De circulaire is niet van toepassing op afleverstations voor LNG voor vaartuigen (zogenaamde bunkerstations).

Circulaire effectafstanden externe veiligheid LPG-tankstations voor besluiten met gevolgen voor de effecten van een ongeval

Op 29 juni 2016 is deze circulaire inwerking getreden. De circulaire vraagt gemeenten uitdrukkelijk ook een effectbenadering toe te passen bij besluiten rondom LPG-tankstations. Daarnaast blijft een risicobenadering in het kader van het Bevi (plaatsgebonden risico en groepsrisico) nodig. De

effectbenadering is van toepassing als de gemeente een nieuw ruimtelijk plan vaststelt op grond waarvan kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten nabij een LPG-tankstation gerealiseerd kunnen worden. De circulaire hangt samen met de wijziging "verkleining afstanden voor LPG-tankstations" en de Safety Deal (afspraken met de LPG-sector). Als gevolg van de afspraken met de LPG-sector is het risico op het plaatsvinden van een BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) aanzienlijk verlaagd. Hierdoor is het plaatsgebonden risico voor een LPG-tankstation aanzienlijk lager zodat de maatgevende veiligheidsafstanden voor het plaatsgebonden risico zijn verkleind. Voor de verantwoording van het groepsrisico verandert er niets.

De benadering met effectafstanden is een uitwerking van de op handen zijnde modernisering van het omgevingsveiligheidsbeleid. Dit zal vorm krijgen onder de Omgevingswet en daarmee een juridische status krijgen. Met de circulaire wordt het bevoegd gezag verzocht om vooruitlopend op de Omgevingswet een effectgericht spoor te volgen. Het Bevi is immers uitsluitend gebaseerd op een risicobenadering. Voor een effectbenadering is apart beleid nodig en dit is in de circulaire verder uitgewerkt.

Een effectbenadering is met name gericht op mogelijkheden voor hulpdiensten als zich een calamiteit heeft voorgedaan. Beperkt zelfredzame personen behoeven hierbij bijzondere aandacht omdat zij niet of in mindere mate zelfstandig kunnen vluchten. Hiervoor is het begrip "zeer kwetsbare objecten" geïntroduceerd. Zeer kwetsbare objecten vormen een subcategorie van de categorie kwetsbare objecten uit het Bevi. Het gaat om objecten waar groepen personen verblijven met een beperkte zelfredzaamheid, zoals minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten. Voor de zeer kwetsbare objecten moet rekening worden gehouden met een effectzone van 160 meter. Deze afstand is gebaseerd op het ongevalsscenario met de grootste effectafstand. Op deze afstand zijn (beperkt zelfredzame) personen die zich binnen een gebouw bevinden voldoende beschermd. Voor (beperkt) kwetsbare objecten die niet vallen in de subcategorie 'zeer kwetsbare objecten' wordt rekening gehouden met een effectzone van 60 meter.

In de circulaire wordt het bevoegd gezag gevraagd rekening te houden met de genoemde effectafstanden. Dit wil zeggen dat gevraagd wordt deze afstand in beginsel aan te houden. Afwijken van deze afstanden kan gemotiveerd plaatsvinden als er veiligheidsmaatregelen zijn getroffen. Voor de afwegingsruimte bij de effectgerichte benadering geldt een verschillende zwaarte, afhankelijk van het soort object.

Bedrijven en milieuzonering (onderdeel gevaar)

De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering is een hulpmiddel dat gebruikt wordt milieuzonering in (ruimtelijke) planvorming. In het omgevingsplan worden geen bedrijfscategorieën meer gebruikt, maar wordt uitgegaan van richtafstanden. Gelet op de doelstelling van het omgevingsplan om te transformeren naar een (intensief) stedelijk woon-, werk en recreatiegebied is het plangebied te karakteriseren als een gemengd gebied.

Voor het onderdeel gevaar zijn de volgende richtafstanden van belang:

Milieucategorie	Richtafstand omgevingstype gemengd gebied
1	0 meter
2	10 meter
3.1	30 meter
3.2	50 meter
4.1	100 meter

Gemeentelijk beleid

De landelijke wet- en regelgeving stelt eisen aan het minimale beschermingsniveau voor burgers. Het gemeentelijke beleid wijkt daar niet van af. Het gemeentelijk beleid geeft invulling aan de beleidsruimte die de gemeente heeft binnen dit thema. Binnen het wettelijk kader heeft de gemeente vrijheid om bepaalde keuzes te maken. Deze keuzes hebben te maken met:

- het vaststellen van veiligheidsniveaus in de gemeente;
- het al dan niet toelaten van risico's in bepaalde gebieden en
- het vaststellen van routeringen van gevaarlijke stoffen.

Hieronder is nader ingegaan op het vastgestelde gemeentelijk beleid ten aanzien van dit thema.

Algemeen: Nota externe veiligheid (RIS 259485)

Het gemeentelijke beleid is neergelegd in de Nota externe veiligheid Den Haag (nota EV) . Dit beleid laat zich als volgt samenvatten:

- De gemeente richt zich op het vasthouden en bieden van ontwikkelingsmogelijkheden voor de bestaande bedrijvigheid en het ontwikkelen van nieuwe bedrijvigheid.
- Het externe veiligheidsbeleid richt zich op vier gebiedstypen: woongebieden, gemengde gebieden, risicoarme bedrijventerreinen (inclusief buitengebieden) en bedrijventerreinen met risicobronnen (opslag van explosieven, verffabriek, etc).
- Bij nieuwe ontwikkelingen in woongebieden staat de veiligheid voorop. In woongebieden worden dan ook geen nieuwe risicobronnen van betekenis, zoals LPG-stations, toegelaten.
- Op de bedrijventerreinen hanteert de gemeente een minder streng veiligheidsregime en is de komst van inrichtingen met enige risicobelasting (lichtere vorm van risicovolle bedrijven) onder voorwaarden¹ mogelijk.
- Bij externe veiligheidsknelpunten besteedt de gemeente eerst aandacht aan bronmaatregelen om het risico te verkleinen. Pas daarna komen effectmaatregelen aan de orde.

Bij het beoordelen van risicosituaties worden ook de mogelijke effecten en beheersbaarheid van een calamiteit bekeken. In de nota worden drie verschillende scenario's beschreven:

1. overschrijdingsfactor kleiner dan 1 (categorie groen):

In de situatie dat het groepsrisico maximaal een tiende van de oriëntatiewaarde is, gaat de toelichting op hoofdlijnen in op de externe veiligheidssituatie en vermeldt de hoogte van het groepsrisico. Maatregelen die worden overwogen, komen voort uit standaardadviezen van de Veiligheidsregio Haaglanden; er is geen analyse op maat nodig. Bij de verantwoording van het groepsrisico gaat het vooral om na te gaan of er vanuit hulpverlening, crisisbeheersing maatregelen nodig zijn.

In de situatie dat het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde ligt, maar boven een tiende van de oriëntatiewaarde vraagt de verantwoording een uitgebreider onderzoek en belangenafweging. In de toelichting op het besluit staat hoe hoog het groepsrisico is en welke maatregelen wel en niet worden genomen. Maatregelen komen voort uit een maatwerk-analyse, of uit standaardadviezen van de Veiligheidsregio Haaglanden.

2. overschrijdingsfactor > 1 (categorie oranje)

Als het groepsrisico boven de oriëntatiewaarde komt te liggen, dan stelt de gemeente - vanwege het belang om de samenleving te beschermen - hardere en zwaardere eisen. Ook hier zijn generieke maatregelen en maatwerk van belang. Wanneer de gemeente ruimte wil om een ontwikkeling

¹ In de nota worden deze voorwaarden niet concreet gemaakt. Er wordt van uitgegaan dat hiermee de verantwoording van het groepsrisico wordt bedoeld zoals beschreven in de Nota.

mogelijk te maken, dan worden zo veel mogelijk maatregelen getroffen om het groepsrisico op een verantwoorde manier beheersbaar te houden.

In de Nota EV wordt weliswaar het onderscheid tussen woongebieden en gemengde gebieden gemaakt, maar is niet duidelijk de ambitie voor een gemengd gebied beschreven. Voor de Trekvlietzone is daarom aangesloten bij de ambitie voor woongebieden. Voor de overige deelgebieden ligt de prioriteit bij de bedrijvigheid en is uitgegaan van 'bedrijventerreinen met risicovolle bedrijven/inrichtingen. Daarnaast wordt wel ingezet op transformatie.

Risicovolle inrichting; Nota Motorbrandstofverkooppunten (RIS 170330a)

In de Nota Motorbrandstoffen is de huidige situatie van de motorbrandstofverkooppunten in beeld gebracht. Uitkomst hiervan is dat in Den Haag voldoende tankstations aanwezig zijn. Wel is er een opgave van kwalitatieve aard. Daarnaast is het veiligheidsaspect van LPG van belang. Uitgangspunt is dat LPG geen significante belemmering mag vormen voor de realisatie van binnenstedelijke ambities, de beschikbaarheid dient echter wel gewaarborgd te blijven. In de Binckhorst liggen twee tankstations die mogelijk als gevolg van ontwikkelingen (op termijn) aandachtspunten zijn. Het is onwenselijk als er in de toekomst geen mogelijkheid meer is om in de Binckhorst LPG te tanken.

Vervoer gevaarlijke stoffen; Routeringsbesluit vervoer gevaarlijke stoffen (RIS 258608)

In 2013 is een nieuw routeringsbesluit genomen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De Utrechtsebaan is aangewezen als route gevaarlijke stoffen. Het vervoer van routeplichtige stoffen (LPG, propaan) is daar echter alleen gedurende de werkweek buiten kantooruren en gedurende het weekeinde toegestaan. In de bijlage van het routeringsbesluit zijn de Maanweg en de Binckhorstlaan aangewezen als potentiële ontheffingsroute vanaf rijksweg A12 (via afslag Voorburg) voor de levering van LPG en propaan in de Binckhorst en het stadsdeel Laak. Als gevolg van de reconstructie van de Binckhorstlaan is het veilig transport van LPG vanaf het tankstation aan de Binckhorstlaan 100 onvoldoende gewaarborgd. Door de aanleg van de Supernovaweg is een alternatieve route voor een veilige verkeersafwikkeling ook in de toekomst (met een sterke toename van de verkeersintensiteiten in de Binckhorst) gewaarborgd. Deze route wordt ook in de ontheffing (van het verbod om van de door de gemeenteraad aangewezen route af te wijken) vastgelegd.

Sectorale ambitie externe veiligheid

De gemeente richt zich op het vasthouden en bieden van ontwikkelingsmogelijkheden voor de bestaande bedrijvigheid en het ontwikkelen van nieuwe bedrijvigheid. Anderzijds staat bij nieuwe ontwikkelingen in woongebieden de veiligheid voorop. In woongebieden worden dan ook geen nieuwe risicobronnen van betekenis toegelaten. In de Trekvlietzone worden geen nieuwe risicobronnen van betekenis toegelaten. Voor de overige deelgebieden zijn de mogelijkheden ruimer maar dient ook te worden voldaan aan de ambitie dat voor de gehele Binckhorst wordt voldaan aan een groepsrisico van 1 maal de oriënterende waarde, uitgezonderd de situaties waar reeds in de bestaande situatie een overschrijding van 1 maal de oriënterende waarde plaatsvindt. Daar waar dit het geval is, mag deze situatie niet verder worden overschreden.

3. Confrontatie A: Sectorale ambitie vs gebiedsvisie

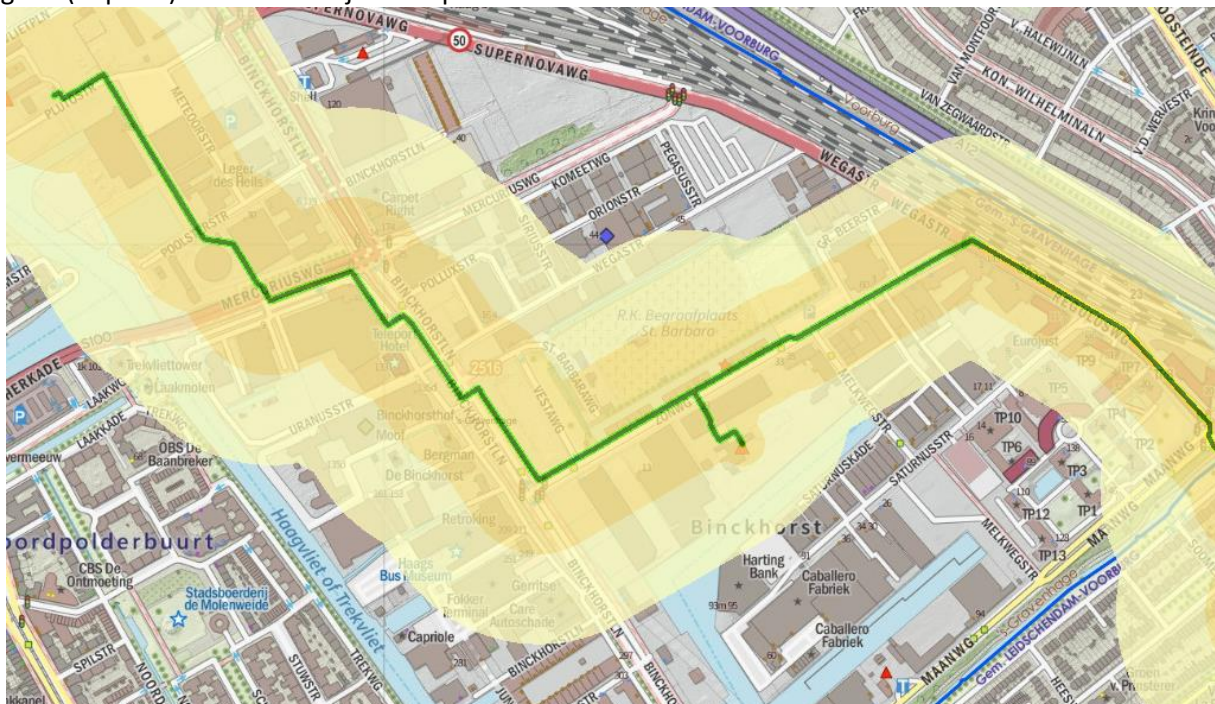
In de gebiedsvisie (specifiek de Gebiedsaanpak) is in zijn algemeenheid opgenomen dat er in bepaalde deelgebieden ruimte is voor bedrijven om zich te vernieuwen. Dit is mogelijk mits

verantwoord. Daarmee is de gebiedsaanpak in overeenstemming met de sectorale ambitie zoals hiervoor geformuleerd.

4. Bestaande situatie (inclusief referentiesituatie)

Buisleidingen

De ingetekende stippellijn geeft de plaats van de hoge druk aardgasleidingen weer. Deze buisleidingen hebben verschillende diameters en daarmee verschillende invloedsgebieden. Uit de QRA's die voor de bestemmingsplannen Rotterdamsebaan en Binckhorst Noord zijn uitgevoerd, blijkt dat binnen het plangebied aan de grenswaarden voor het plaatsgebonden risico wordt voldaan en er geen (beperkt) kwetsbare objecten op te korte afstand van deze risicobron staan.



Risicovolle inrichtingen

Binnen de Binckhorst zijn de volgende risicovolle inrichtingen aanwezig:

- LPG-tankstations (driehoekjes op figuur)
- Gasdrukmeet- en regelstations (bolletjes op figuur)
- Vuurwerkopslag (sterretje op figuur)



Voor de LPG-tankstations gaat het om het Texaco-tankstation aan de Maanweg 80 en het Shell-tankstation aan de Binckhorstlaan 100. De 10^{-6} per jaar plaatsgebonden risicocontour rond het LPG-vulpunt voor het tankstation aan de Maanweg is 35 meter. De 10^{-6} per jaar plaatsgebonden risicocontour rond het LPG-vulpunt voor het tankstation aan de Binckhorstlaan is 40 meter. Beide inrichtingen zorgen in de bestaande situatie niet voor knelpunten: de oriënterende waarde van het groepsrisico wordt niet overschreden. Voor beide LPG-tankstations geldt een invloedsgebied van 150 meter rondom het LPG-vulpunt en het LPG-reservoir.

Voor het gasdrukmeet- en regelstation aan de Plutostraat geldt een veiligheidsafstand van 25 meter voor kwetsbare objecten (zie bovenstaande figuur) en 4 meter voor beperkt kwetsbare objecten. Deze veiligheidsafstanden worden gemeten vanaf de opstal en de niet-overdekte bovengrondse leidingen en apendages binnen het hekwerk. Deze inrichting zorgt in de bestaande situatie niet voor een knelpunt. Binnen deze afstand bevinden zich geen (beperkt) kwetsbare objecten.

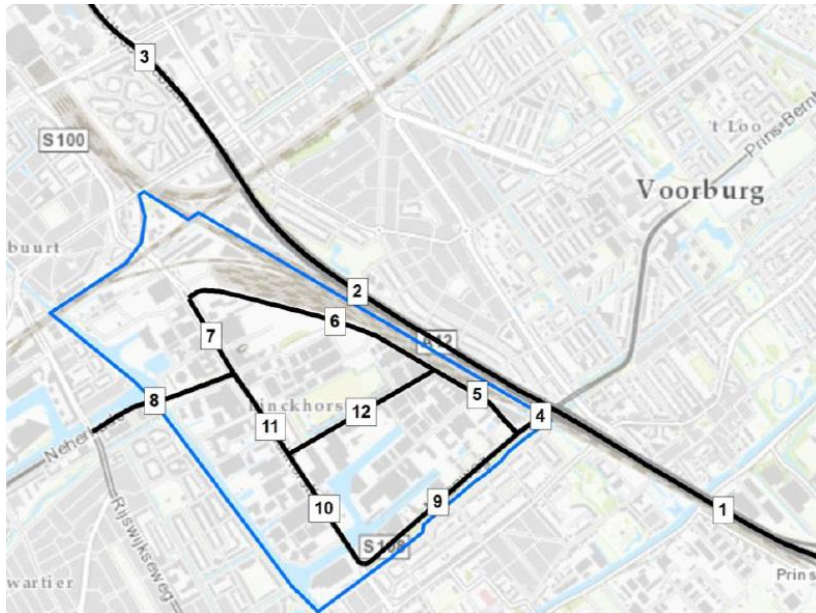
Een kleiner gasreducerstation bevindt zich op de hoek van de Zonweg en de Vestaweg (waterkant). Voor dit station geldt een veiligheidsafstand van 15 m tot kwetsbare objecten en 4 meter voor beperkt kwetsbare objecten.

Aan de Zonweg 28 bevindt zich Vuurwerkhandel Haaglanden. Rond de vuurwerkopslag geldt een veiligheidsafstand van acht meter. Deze inrichting zorgt in de bestaande situatie niet voor een knelpunt. Binnen deze afstand bevinden zich geen kwetsbare objecten.

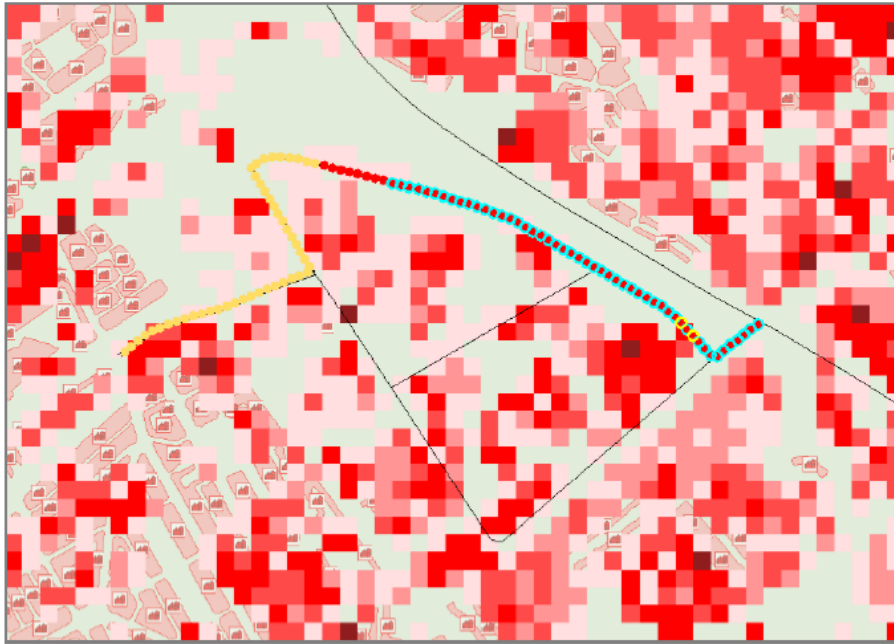
Vervoer gevaarlijke stoffen

Over de A12 en de transportroutes in de Binckhorst vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Voor dit deel van de A12 zijn in het kader van het basisnet geen veiligheidszone of plasbrandaandachtsgebied vastgesteld. De voor externe veiligheid maatgevende stofcategorie is GF3 (LPG, propaan en LNG). Hiervoor geldt een 100% - letaliteitsafstand van 80 meter. De 1%- letaliteitsafstand (invloedsgebied) bedraagt 355 meter.

Voor het vervoer gevaarlijke stoffen over de Binckhorst zelf is in de notitie van AVIV (zie bijlage XX van het OER) ingegaan op de overschrijding van de oriëntatiewaarde op de ontheffingsroute binnen de Binckhorst. In onderstaande tabel is het aantal transporten LPG per wegvak (op basis van de vergunde jaarlijkse doorzet van de drie betrokken LPG-tankstations) inzichtelijk gemaakt. In de notitie van AVIV is in de bijlage een verdeling van de transporten opgenomen en is deze nader onderbouwd.



Ter plaatse van een deel van de ontheffingsroute in de Binckhorst wordt de oriëntatiewaarde overschreden. Dit geldt voor het gehele tracé langs het spoor (Supernovaweg en Regulusweg) en de Maanweg, tussen Voorburg en de Regulusweg. De grootste overschrijding vindt plaats ter plaatse van de Regulusweg (1,9 keer de oriënterende waarde). De ligging van het kilometervak met het hoogste groepsrisico wordt getoond in onderstaand figuur. De hoogte van het groepsrisico van dit kilometervak wordt in belangrijke mate bepaald door bebouwing in de hoek van de Regulusweg en de Maanweg.



Figuur 3. Ligging kilometer hoogste groepsrisico

- : Deel van het traject dat het kilometervak met het hoogste groepsrisico omvat en een aanduiding van de grootte van dit groepsrisico. Rood gekleurd is groter dan de oriëntatiewaarde.
- : Ongevallspunt met de grootste bijdrage aan het groepsrisico
- : Grootte van het groepsrisico van het resterende deel van het traject met een groepsrisico groter dan de oriëntatiewaarde.
- : Grootte van het groepsrisico van het resterende deel van het traject met een groepsrisico tussen 0.1 en 1 keer de oriëntatiewaarde.

Verantwoording groepsrisico

Maatregelen

Voor een deel van het plangebied is in de bestaande situatie sprake van een overschrijding van de oriënterende waarde met een factor 1,9. Gekeken is naar de volgende maatregelen om het groepsrisico verder terug te brengen:

- het wijzigen van de ontheffingsroute: als gevolg van de reconstructie van de Binckhorstlaan is het veilig transport van LPG vanaf het tankstation aan de Binckhorstlaan 100 onvoldoende gewaarborgd. De route over de Regulusweg en Supernovaweg verdient de voorkeur, omdat daarmee:
 - een veilige verkeersafwikkeling bij de bevoorrading van het tankstation aan de Binckhorstlaan 100 is gewaarborgd;
 - zowel de A12 (basisnet) als de meest dominante ontheffingsroute aan de noordoostzijde van het plangebied zijn liggen, hetgeen bijdraagt aan een veilige vluchtroute van de bron af (concentratie van risicobronnen);
- opheffen van de ontheffingsroute. De ontheffingsroute is ingesteld voor de bevoorrading van drie tankstations. Opheffen van de ontheffingsroute betekent dat bij deze stations geen LPG verkocht meer kan worden en dat daarmee LPG in dit deel van de stad niet meer verkrijgbaar is. Dit is niet wenselijk.
- verminderen van het aantal transportbewegingen LPG in de Binckhorst door het amoveren van een enkel LPG-tankstation. Hiermee neemt het groepsrisico langs de Binckhorstlaan en ter plaatse van de maatgevende kilometer (zie hiervoor) af. Ook de veiligheidscontouren en het invloedsgebied ter plaatse van het geamoveerde LPG-tankstation komen te vervallen waardoor er meer ruimte voor ontwikkelingen ontstaat. Het amoveren van een tankstation staat echter haaks op de uitgangspunten van het omgevingsplan Binckhorst.

- Stedenbouwkundige maatregelen: het gaat hier om een bestaande overschrijding van de oriënterende waarde. Het actief terugdringen van het groepsrisico is alleen mogelijk door als gemeente een actief ruimtelijke ordeningbeleid te voeren, hetgeen haaks staat op het uitgangspunt van het omgevingsplan: organische ontwikkeling. Via de regels van het omgevingsplan wordt geborgd dat het groepsrisico niet verder mag toenemen als er sprake is van een nieuwe ontwikkeling.
- LPG-convenant: Het Rijk heeft een convenant gesloten met de LPG-branche om de veiligheid op en rond bestaande LPG tankstations te verbeteren. De belangrijkste maatregel is het aanbrennen van een hittewerende bekleding op de LPG-tankwagens. De maatregel stelt de hulpdiensten in staat om het gebied rondom een LPG-tankwagen tijdig te ontruimen in geval van een brand in de nabijheid van de LPG-tankwagen. Het convenant voorziet ook in de realisatie van een verbeterde vulslang. Door het toepassen van deze vulslang op LPG-tankauto's wordt de kans op een lekkage of breuk lager ingeschat. De tankstations aan de Neherkade, Binckhorstlaan en Maanweg worden bevoorrad door tankwagens voorzien van een hittewerende bekleding. In de berekeningen is hiermee al rekening gehouden.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is de mate waarin personen in staat zijn zichzelf (zonder hulp van buitenaf) in geval van een calamiteit in veiligheid te brengen.

In de bestaande situatie bevinden zich in het gebied met de overschrijving van de oriënterende waarde van het groepsrisico bedrijven en kantoren. Daarmee is geen sprake van een situatie waarin beperkt zelfredzame personen langdurig in het gebied verblijven. Een uitzondering vormt het kinderdagverblijf aan de Maanweg. Het gaat hier echter om een bestaande situatie.

Bestrijdbaarheid

Bestrijdbaarheid is de mate waarin een rampscenario door de brandweer te bestrijden is. De mate waarin uitvoering aan een aanvalsstrategie kan worden gegeven hangt af van de capaciteit van de brandweer (opkomsttijd en beschikbare blusmiddelen) en de bereikbaarheid van het plangebied (opstelplaatsen). Ten aanzien van de bestrijdbaarheid is, in het kader van het ontwerp-omgevingsplan advies ingewonnen bij de veiligheidsregio Haaglanden.

Voor het overige deel van de ontheffingsroute ligt het groepsrisico onder de 1 maal de oriënterende waarde.

5. Confrontatie B: Sectorale ambitie vs huidige situatie

De beleidsambitie voor de Trekvlietzone om geen nieuwe risicobronnen van betekenis toe te staan, is in overeenstemming met de huidige situatie in de Binckhorst aangezien er op dit moment geen risicobronnen aanwezig zijn. De opgenomen beleidsambitie om in de Binckhorst een groepsrisico van maximaal 1 maal de oriënterende waarde, uitgezonderd bestaande overschrijdingen, is eveneens in overeenstemming met de huidige situatie van de Binckhorst. Het groepsrisico is, uitgezonderd 1 wegvak van de ontheffingsroute, onder de 1 maal de oriënterende waarde.

6. Borging in het omgevingsplan

In de voorgaande paragrafen is inzicht gegeven in de ambitie van de gemeente op het gebied van externe veiligheid. Het groepsrisico van 1 maal de oriënterende waarde is vertaald in personendichtheden in zowel de dag- en nachtperiode. Deze personendichtheden zijn op de verbeelding opgenomen. Voor de situatie waar thans een overschrijding plaatsvindt van 1 maal de oriënterende waarde is dit eveneens op de verbeelding opgenomen. In de regels is opgenomen dat de hoogte van het groepsrisico niet meer bedragen mag dan 1 maal de oriënterende waarde, met dien verstande dat in de gebieden waar het groepsrisico in de bestaande situatie reeds hoger is dan 1 maal de oriënterende waarde het groepsrisico niet mag toenemen.

7. Samenvatting

Trekvlizone:

“Geen nieuwe risicovolle activiteiten van betekenis toevoegen en het groepsrisico bedraagt niet meer dan 1 maal de oriënterende waarde”

Gasfabriekterrein en omgeving, Spoorboogzone, Begraafplaatszone, Binckhorst Haven & Maanplein :

“Het toevoegen van nieuwe risicovolle activiteiten en het toelaten van (beperkt) kwetsbare objecten is toegestaan mits het groepsrisico niet meer bedraagt dan 1 maal de oriënterende waarde”

Factsheet Functionele infrastructuur

1. Inleiding

In deze factsheet staat de functionele infrastructuur centraal voor het gemotoriseerd verkeer, fietsers, openbaar vervoer en voetgangers. Het betreft dan het geheel van wegen, wegvakken, openbaar vervoerbanen, pleinen en parkeervoorzieningen waar het verkeer gebruik van kan maken. De functionele infrastructuur is bepalend voor een groot aantal aspecten zoals de bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit. Het gaat in deze factsheet dus niet om het gebruik van die infrastructuur door auto's, fietsen, bussen voetgangers etc. De factsheet Verkeer heeft betrekking op het gebruik van de infrastructuur en de daarmee samenhangende aspecten zoals de doorstroming of verkeershinder.

2. Ambities

Definities, bestaande wetgeving en beleid

Definities

Infrastructuur:

het geheel van auto-, spoor-, waterwegen, havens, vliegvelden, elektrische installaties, kabels en leidingen.

Functionele infrastructuur:

het geheel van onroerende voorzieningen gericht op het vervoer van mensen en goederen, met uitzondering van kabels en leidingen.

Verkeersstructuur:

het geheel aan weg en wegvakken dat nodig is voor de bereikbaarheid van alle panden en percelen in het gebied voor het gemotoriseerde verkeer.

Wetgeving

Voor het thema Functionele infrastructuur bestaat er geen wetgeving ten aanzien van structuur of inpassing van de functionele infrastructuur in een gebied. Wel is er wetgeving voor de gedetailleerde inrichting van de openbare weg (Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens, Uitvoeringsvoorschriften BABW). Dan gaat het vooral over het wegbeeld, de bebording en de markering. Daarnaast zijn er landelijk streeftijden vastgelegd voor trajecten op het rijkswegennet als beleidsdoelstellingen (waaronder ook de A12 en A4). Deze tijden hebben geen betrekking op de lokale wegen in en rondom de Binckhorst.

In de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) is vastgelegd dat binnen de beheerzones langs o.a. rijkswegen geen bouw- en gebruiksmogelijkheden mogen worden toegestaan zonder dat daarvoor een vergunning door de minister is verleend. De beheerzones zijn bedoeld om voor de korte en de lange termijn de bestaande infrastructuur te beschermen en het gebruik te waarborgen.

Tot slot zijn er wettelijke normen op bijvoorbeeld het gebied van geluidhinder en luchtkwaliteit, die deels een gevolg zijn van de aanwezigheid van de functionele infrastructuur en het daarop af te wikkelen gemotoriseerd verkeer en railverkeer. Deze thema's worden op afzonderlijke factsheets (omgevingslawaai en luchtkwaliteit) behandeld.

Gemeentelijk beleid

Haagse Nota Mobiliteit

Het verkeersbeleid van de gemeente Den Haag voor de periode 2010 tot 2020 met een doorkijk tot 2030, is vervat in de Haagse Nota Mobiliteit (RIS 180762). De visie daarbij is om van Den Haag een duurzaam bereikbare en een leefbare stad te maken. Reizigers moeten een bewuste keuze kunnen maken voor de vervoerwijze en de route die het beste bij hen past door gerichte investeringen in het openbaar vervoer en de fiets, goede voorzieningen voor voetgangers en het bundelen en ordenen van het autoverkeer. In de Nota Mobiliteit worden acht beleidskeuzes gemaakt. Bijna alle beleidskeuzes hebben betrekking op het thema functionele infrastructuur, het gaat om:

1. Een duurzame en gezonde stad: Om het gebruik van fiets en openbaar vervoer te bevorderen wordt ingezet op een uitbreiding of verbetering van de fiets- en openbaar vervoerinfrastructuur.
2. Betrouwbare bereikbaarheid van toplocaties: Voorrang wordt gegeven aan een goed en betrouwbaar vervoerssysteem en aan het verbeteren van de bereikbaarheid van locaties waar nu en in de toekomst veel werkgelegenheid en/of voorzieningen zijn geconcentreerd, waaronder de Binckhorst. Inzet is een reistijd vanaf de stadsrand (auto) of een intercity station (ov) en de toplocaties van maximaal twintig minuten in de spits.
3. Vaker kiezen voor openbaar vervoer: Om het openbaar vervoer sneller, betrouwbaarder en comfortabeler te maken, wordt in samenhang met de ruimtelijke ontwikkelingen onder andere ingezet op een RandstadRailontsluiting van de Binckhorst.
4. Meer en vaker op de fiets: Het fietsen in de stad wordt aantrekkelijker gemaakt door een uitbreiding van het fietsroutenetwerk met onder andere 'sterroutes' tussen de woonwijken en het centrum en bestaande routes worden aantrekkelijker gemaakt. De Trekweg, net buiten de Binckhorst, is één van deze sterroutes en de Binckhorstlaan is een hoofdfietsroute.
5. Bundelen, ordenen en inpassen van autoverkeer: Om het verkeer evenwichtiger te verdelen over de hoofdwegenstructuur wordt onder meer de Rotterdamsebaan gerealiseerd. Het doorgaande autoverkeer wordt geconcentreerd op een beperkt aantal goed ingepaste hoofdwegen met een goede doorstroming. Daardoor wordt de druk op woongebieden minder. In de Binckhorst zijn ook de Regulusweg/ Supernovaweg, de Mercuriusweg en de Binckhorstlaan (ten noorden van de kruising met de Mercuriusweg) stedelijke hoofdwegen. De overige wegen hebben primair een functie als ontsluiting van buurten en/of percelen. Daarbij is de Kadernota straten wegen en lanen (RIS 280303) leidend.
6. Goede voorzieningen voor voetgangers: Om het lopen in de stad aantrekkelijker te maken, wordt de openbare ruimte verbeterd. In de Binckhorst is de inzet om meer ruimte voor looproutes te realiseren en deze routes aantrekkelijker te maken.
7. Rust en ruimte in woongebieden: In de woon- en verblijfsgebieden wordt het doorgaande autoverkeer ontmoedigd en krijgen fietsers en voetgangers prioriteit. Dit beginsel is leidend voor de (her)inrichting van wegvakken op wijkontsluitingswegen en erftoegangswegen. Daarbij is de Kadernota straten wegen en lanen (RIS 280303) leidend. Ten aanzien van het parkeren is het beleid er op gericht om het beslag van het parkeren op de openbare ruimte te beperken door bij ruimtelijke ontwikkelingen in beginsel het parkeren op eigen terrein te laten plaatsvinden. Het parkeren op de openbare weg al worden beperkt waarbij met mogelijk is dat de gemeente kan sturen op het gebruik van parkeervoorzieningen in de openbare ruimte (bijvoorbeeld betaald parkeren, tijden). De lijn en toepassing van het parkeerbeleid ligt vast in het Parkeerkader Den Haag 2010-2020 (RIS 168473).

Handboek openbare ruimte

Het gemeentelijke Handboek openbare ruimte (RIS 268741PM) is leidend bij het ontwerp van nieuwe of aan te passen delen van de openbare infrastructuur in de Binckhorst. Het handboek heeft betrekking op, onder andere de materialisering, de maatvoering, beheersaspecten, maar ook op de processen die hierbij gevolgd moeten worden (zie hiervoor factsheet Openbare Ruimte).

Overig

Landelijk zijn er richtlijnen voor de inrichting van infrastructuur op basis van het beoogde gebruik (CROW). Deze richtlijnen hebben tot doel om de verkeersinfrastructuur qua netwerk en inrichting in overeenstemming te brengen met het (beoogde) gebruik door de diverse verkeerssoorten en daarbij de eenduidigheid voor de verkeersdeelnemer te vergroten.

Sectorale ambitie Functionele infrastructuur

Er is geen specifieke wettelijke grenswaarde voor het thema Functionele infrastructuur opgenomen. Daarom is alleen het algemene criterium van toepassing, zoals is opgenomen in artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet: (zorg voor) een goede bereikbaarheid onder de voorwaarde van een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Aan dit criterium is door de raad invulling gegeven door onder meer de Haagse Nota Mobiliteit en het Handboek openbare ruimte vast te stellen. De ambitie voor het thema functionele infrastructuur die in het sectorale beleid is gesteld, is dat de infrastructuur op een zodanig niveau is dat de Binckhorst duurzaam bereikbaar is. Dit is geconcretiseerd door de norm: de reistijd in de spits vanaf de stadsrand of een intercity station (OV), bedraagt maximaal twintig minuten. Daarnaast wordt ingezet op een Randstadrailontsluiting via de Binckhorstlaan. Deze bereikbaarheid wordt behalve door de aanwezige infrastructuur ook bepaald door de hoeveelheid verkeer dat van deze infrastructuur gebruikt maakt (zie hiervoor de factsheet Verkeer). Het doorgaande autoverkeer wordt gebundeld op een beperkt aantal hoofdverkeerswegen om wijkontsluitingswegen en woongebieden zoveel mogelijk te ontlasten van doorgaand verkeer en daar meer ruimte te bieden voor de fietser en voetganger. De fietsinfrastructuur wordt verbeterd waarbij de Binckhorstlaan, Zonweg en Regulusweg/Supernovaweg fungeren als hoofd fietsroutes. Voor alle infrastructuur moet worden voldaan aan de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig en aan de eisen vanuit het Handboek openbare ruimte. Voor het parkeren wordt aangesloten bij het Haags parkeerbeleid.

3. Confrontatie A: Sectorale ambitie vs gebiedsvisie

In de gebiedsvisie ligt voor de functionele infrastructuur de nadruk op infrastructuur als factor bij de ruimtelijke ontwikkeling. De prioriteit ligt bij de aanleg van de Rotterdamsebaan en de daarmee samenhangende ingrepen in de verkeersstructuur. Deze versterken de ruimtelijke hoofdstructuur van het gebied. De verbetering van de bereikbaarheid maakt de Binckhorst aantrekkelijker als vestigingsplaats.

Voor de wegenstructuur wordt uitgegaan van de aanleg van de Rotterdamsebaan met de verlenging van de Regulusweg/Supernovaweg (reeds uitgevoerd) en de aanpassing van een aantal gebiedsontsluitingswegen. Met deze ingrepen ontstaat een nieuwe hoofdwegenstructuur voor de Binckhorst. Deze verbeterde ontsluiting biedt kansen voor nieuwe private ontwikkelingen.

Voor wat betreft de fietsroutes wordt uitgegaan van de verbetering van de fietsinfrastructuur in de Binckhorst en de verbinding met naburige stadsdelen, onder andere via het Trekfietstracé.

Ten aanzien van het openbaar vervoer wordt gesteld dat het voor de ontwikkeling van

de Binckhorst tot een gemengd stedelijk gebied op termijn verbetering van de OV-ontsluiting noodzakelijk is. Genoemd is de aanleg van een RandstadRailverbinding van station HS of CS naar station Voorburg via de Binckhorstlaan en mogelijk een vervolg richting de A4/Vlietzone en Delft. Daarvoor is langs de Binckhorstlaan een ruimtereservering voor een vrijliggend tramtracé in zijligging, aan de oostzijde van de weg nodig.

Over het parkeren is alleen gesteld dat initiatieven geen ontoelaatbare extra druk op het parkeren op de openbare weg mogen veroorzaken en dat zo mogelijk parkeervoorzieningen op eigen terrein moeten worden gerealiseerd.

De gebiedsvisie bevat geen andere ambities dan die reeds in het gemeentelijk beleid zijn verwoord. Voor de infrastructuur wordt aangesloten bij de reeds in uitvoering zijnde aanpassingen in het kader van de realisatie van de Rotterdamsebaan. De enige toevoeging daaraan betreft de aandacht voor “een goede gebiedsontsluiting en kwalitatief hoogwaardig ingerichte straten” en het aspect duurzaamheid bij de inrichting van het gebied.

4. Bestaande situatie (inclusief referentiesituatie)

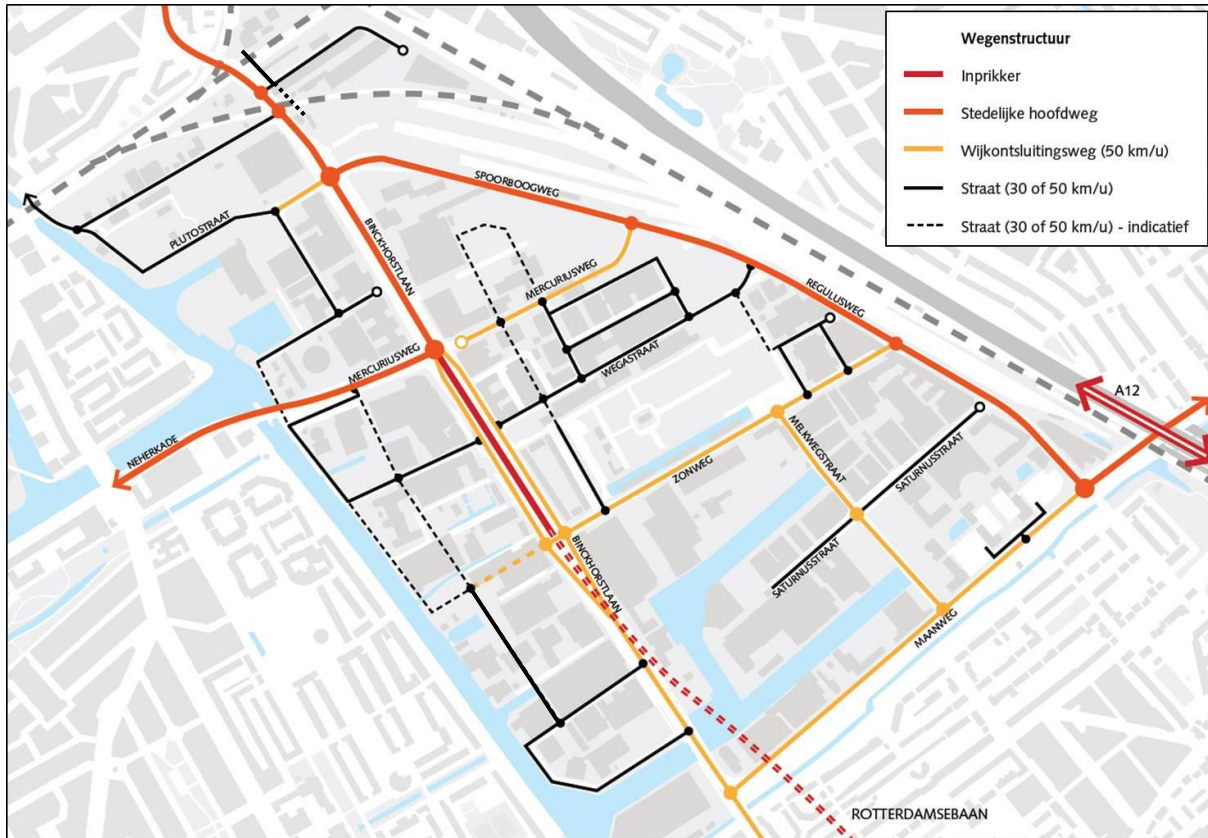
In de Binckhorst vindt momenteel een forse aanpassing plaats aan de infrastructuur. In de komende jaren wordt de Rotterdamsebaan aangelegd. Daarnaast is de (functionele) infrastructuur in de Binckhorst zelf ook ingrijpend in verandering met aanleg van nieuwe parallelwegen, de recent aangelegde Supernovaweg en het aanvullende deel van de Melkwegstraat en met de afsluiting van enkele wegen in het gebied. Daarnaast is de geleidelijke transformatie van enkele deelgebieden al gaande en verandert daar de functionele infrastructuur al op het niveau van de erfontsluiting en de parkeersituatie. Vanwege deze aanpassingen is voor de bestaande situatie uitgegaan van de verkeersstructuur zoals die in 2020 aanwezig zal zijn na aanleg van de Rotterdamsebaan. In de tussenliggende periode is er voor langere tijd sprake van tijdelijke verkeerssituaties zodat er geen representatief verkeersbeeld is. De verkeersstructuur zoals die in 2020 aanwezig zal zijn na aanleg van de Rotterdamsebaan is de basis voor de berekeningen die gemaakt zijn voor de MER Rotterdamsebaan (RIS 259502; mei 2013) en die in deze factsheet zijn opgenomen.

Verkeerstructuur gemotoriseerd verkeer

De bereikbaarheid van de Binckhorst wordt gekenmerkt door een concentratie van het verkeer op vier routes. Via de Rotterdamsebaan wordt de Binckhorst direct verbonden met het knooppunt Ypenburg (A4/A13). Via de Regulusweg/Supernovaweg en de Maanweg wordt aangesloten op het rijkwegennet Utrechtsebaan/A12 en richting Voorburg. Daarmee is de Binckhorst goed bereikbaar voor het verkeer van buiten de stad.

De Binckhorstlaan noord (tussen Mercuriusweg en Lekstraat) en de Mercuriusweg zijn onderdeel van de centrumring en verbinden de Binckhorst met de ander delen van de stad. Via de Binckhorstlaan zuid is de Binckhorst verbonden met de lokale wegennetten in Rijswijk en Voorburg. De Regulusweg/Supernovaweg vormt ook een verbinding tussen het rijkwegennet (Utrechtsebaan/A12) en de Centrumring. De Mercuriusweg (tussen Trekvluit en Binckhorstlaan), de Regulusweg/Supernovaweg en de Binckhorstlaan noord zijn recent (her)ingericht als stedelijke hoofdweg waarbij de nadruk ligt op een goede doorstroming van het verkeer. Langs stedelijke hoofdwegen zijn geen parkeerplaatsen aanwezig en wordt het aantal in-/uitritten naar eigen terrein zo beperkt als mogelijk gehouden.

De Binckhorstlaan-Zuid wordt een gebiedsontsluitingsweg, vooral bedoeld voor lokaal verkeer. Daarnaast blijft het zuidelijke deel van de Binckhorstlaan een functie vervullen als verbinding tussen Voorburg-West en de centrumring. Ook is in 2020 de Verlengde Melkwegstraat aangelegd tussen de Maanweg en de Saturnusstraat als alternatief voor de aansluiting van de Saturnusstraat op de Regulusweg en om de afwikkeling op de kruising Maanweg – Regulusweg te verbeteren. Door het geheel aan aanpassingen in de verkeersstructuur wordt de bereikbaarheid van de Binckhorst voor het autoverkeer sterk verbeterd: er komen meer en snellere toegangswegen, kruisingen worden minder zwaar belast en bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer worden ontvlochten.



Kaartbeeld verkeersstructuur Binckhorst

Ten aanzien van de erfontsluitingswegen (de zwarte wegvakken in het kaartbeeld) is de inzet om deze geleidelijk om te zetten naar 30km/uur wegen. De aanpassing van de maximum snelheid per wegvak hangt echter samen met de transformatie per deelgebied (denk aan routes vrachtverkeer) en de daarmee samenhangende herinrichting die in veel gevallen noodzaak is om een wegvak als 30 km/uur weg te mogen aanwijzen.

Bij de (her)inrichting van wegvakken vanwege de nieuwe verkeersstructuur of vanwege de transformatie van een deelgebied zullen de meest recente inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig in acht worden genomen.

De forse aanpassing aan de infrastructuur in de afgelopen en komende jaren heeft forse gevolgen voor het verkeersaanbod op de verschillende wegvakken in het gebied. Ook zijn er in dit kader grote aanpassingen aan het parkeeraanbod in het gebied (tijdelijk en definitief).

In de navolgende tabel zijn de verkeersintensiteiten opgenomen van een groot aantal wegvakken in de rond de Binckhorst waar het verkeersaanbod wijzigt ten gevolge van de aanleg van de Rotterdamsebaan.

volg nr	Wegvak	tussen	en	Intensiteiten (mvt/uur)		
				Referentie	Rotterdamsebaan	Vershil
1	Rotterdamsebaan	Laan van Hoorwijck	Mercuriusplein	Nvt	3.125	nvt
2	Laan van Delfvliet	aansluiting A4 zuid	aansluiting A4-Noord	2.100	1.525	-27%
3	Regulusweg	Mercuriusplein	Zonweg	1.125	1.875	67%
4	Lekstraat	Trekvlietplein	Weteringkade	1.725	2.225	29%
5	Neherkade	Mercuriusplein	Rijswijkseweg	3.175	4.450	40%
6	Neherkade	Leeghwaterplein	Calandstraat	3.850	4.425	15%
7	Prins Bernardlaan	Afrit A12-Voorburg	Laan van NOI	2.900	3.075	6%
8	Maanweg	Regulusweg	Afrit A12-Voorburg	4.300	3.525	-18%
9	Maanweg	Binckhorstlaan	Maanplein	2.085	425	-79%
10	Haagweg (Hoorbrug)	Delftweg	Nassaukade	2.375	1.800	-24%
11	Haagweg	Lindelaan	Geestbrugweg	3.000	1.300	-57%
12	Haagweg	Geestbrugweg	Jan vd Heijdenstraat	1.775	1.150	-35%
13	Rijswijkseweg	Jan vd Heijdenstraat	v. Musschenbroekstraat	1.325	650	-51%
14	Geestbrugweg	Haagweg	Da Costalaan	1.050	1.175	12%
15	Binckhorstlaan	Maanweg	Prinses Mariannelaan	450	625	39%
16	Prinses Mariannelaan	Binckhorstlaan	Fonteynenburghlaan	775	925	19%
17	Prinses Mariannelaan	Fonteynenburghlaan	Westenburgstraat	950	875	-8%
18	Prinses Mariannelaan	Westenburgstraat	Laan van NOI	950	1.025	8%
19	Fonteynenburghlaan	Westeinde	Westvlietweg	425	300	-29%
20	Westenburgstraat	Maanweg	Overburgkade	525	425	-19%
21	Gouverneurlaan	Oudemansstraat	Lorentzplein	600	625	4%
22	Jan Thijssenweg	Laan van Beens	Molenslootpad	525	425	-19%
23	Westvlietweg	Fonteynenburghlaan	Spoorlaan	250	250	0%

Tabel met intensiteit autoverkeer op wegvakken in 2020 met Rotterdamsebaan en in de referentie (zonder Rotterdamsebaan) (bron: MER Rotterdamsebaan).

De ambitie in de Nota Mobiliteit gaat uit van twintig minuten reistijd in de spits tussen de stadsrand (auto), gerekend vanaf de stadsrand enerzijds en de Binckhorst anderzijds. Onderstaande tabel geeft de effecten van de aanleg van de Rotterdamsebaan aan op de reistijden vanuit een groter gebied. Daaruit blijkt dat met de aanleg van de Rotterdamsbaan voor de Binckhorst wordt voldaan aan deze streefwaarde, er van uitgaande dat de reistijd vanuit Ypenburg grofweg gelijk kan worden gesteld aan dat vanaf de stadsrand.

Herkomst	Bestemming	Reistijden in minuten		
		Referentie	Rotterdamsebaan	Vershil
Binckhorst-Noord	Rotterdam	36,2	34,3	-5%
	Delft	22,1	20,1	-9%
	Zoetermeer	25,4	23,7	-7%
	Gouda	40,5	38,8	-4%
	Leiden	30,5	28,9	-5%
	Pijnacker	29,1	27,3	-6%
	Ypenburg	18,6	14,8	-20%
Binckhorst-Zuid	Rotterdam	31,1	31,5	1%
	Delft	17,0	17,2	1%
	Zoetermeer	20,4	20,7	2%
	Gouda	35,5	35,8	1%
	Leiden	25,6	25,9	1%
	Pijnacker	24,0	24,4	1%
	Ypenburg	13,7	14,2	4%

Tabel reistijden in 2020 met Rotterdamsebaan en referentie (zonder Rotterdamsebaan) (bron: MER Rotterdamsebaan).

De verschillende delen van de Binckhorst sluiten via een aantal gebiedstoegangen aan op de stedelijke hoofdinfrastructuur. Via de verschillende gebiedstoegangen zijn de lokale wegen en panden aangesloten.

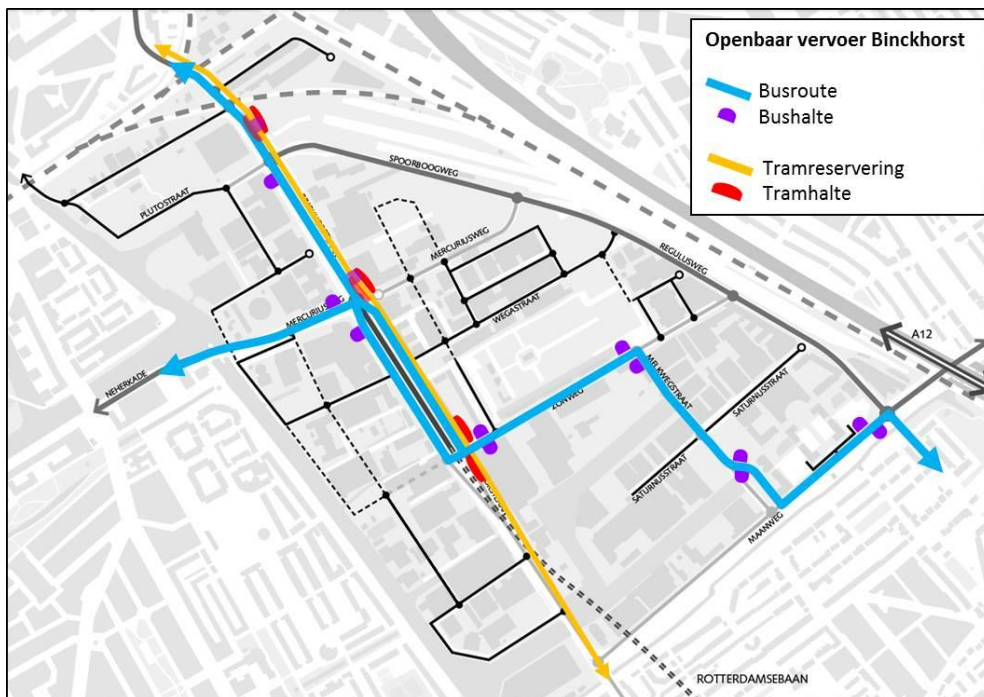
Per deelgebied is er de volgende aansluiting op het stedelijke hoofdwegennet:

- De Trekvlietzone wordt via het zuidelijke deel van de Binckhorstlaan zuid ontsloten.
- Het Gasfabriekterrein en omgeving is alleen via de Plutostraat vanaf de Binckhorstlaan noord bereikbaar.
- De Spoorboogzone is via de Mercuriusweg gekoppeld aan de Supernovaweg waarbij enkele percelen direct via de Binckhorstlaan noord zijn ontsloten.
- Het Maanplein/Saturnusstraat en omgeving zijn via de Maanweg en de Zonweg gekoppeld aan het hoofdwegennet.
- De omgeving van de begraafplaats en de Binckhorsthaven zijn zowel vanaf de Binckhorstlaan als de Regulusweg/Supernovaweg bereikbaar.

Openbaar vervoer

In de Binckhorst rijden momenteel alleen buslijnen 26 en 28. Deze hebben enkele halteplaatsen, zoals de Wegastraat, Zonweg en Regulusweg. Met deze buslijnen zijn de stations Hollands Spoor en Centraal Station binnen twintig minuten bereikbaar. Daarnaast zijn in de nabijheid de stations Voorburg en Hollands Spoor aanwezig. In het kader van de aanpassingen in de verkeersstructuur in de komende jaren vindt een beperkte aanpassing plaats aan de lijnvoering van de bussen en gaan deze via de Melkwegstraat rijden. Met de buslijnen wordt niet de gehele Binckhorst bediend en zijn er deelgebieden zoals de Spoorboogzone en de Trekvlietzone die maar beperkt binnen het invloedsgebied van de bushaltes vallen. Daarnaast is de exploitatie van de buslijnen afgestemd op de aanwezige functies met de nadruk op vervoer op werkdagen in de spits.

In het kader van het ontwerp en de procedures voor de Rotterdamsebaan is een ruimtereservering voor een vrije openbaar vervoerbaan aan de noordoostzijde van de Binckhorstlaan opgenomen. De realisatie van Hoogwaardig Openbaar Vervoer op deze verbinding kan niet los worden gezien van de ruimtelijke ontwikkeling in de Binckhorst en is daarmee niet op korte termijn (2020) te verwachten.



Kaartbeeld openbaar vervoer Binckhorst

Per deelgebied is er het volgende beeld van de ontsluiting per openbaar vervoer.

- De Trekvlietzone wordt met de bushaltes op en nabij de Binckhorstlaan zuid met de buslijnen 26 en 28 buslijnen ontsloten. Daarbij moet wel worden opgemerkt dat het deel van de Trekvlietzone aan de Junostraat/Jupiterkade een grote loopafstand heeft naar deze haltes. Het gedeelte op de voormalige SDU-locatie ligt op loopafstand van de bushaltes in Voorburg West.
- Het Gasfabriekterrein en omgeving is met een halte van lijn 28 op de Binckhorstlaan noord en een halte van lijn 26 op de Mercuriusweg bediend.
- De Spoorboogzone is alleen met de bushalte op de Binckhorstlaan noord (lijn 28) en de haltes bij de Mercuriusweg (lijn 26 en 28) bediend.
- Het Maanplein en de Saturnusstraat en omgeving zijn via de haltes van de buslijnen 26 en 28 op de Maanweg en op en bij de Melkwegstraat bediend. Daarnaast ligt dit deelgebied op loopafstand van het station Voorburg.
- De omgeving van de begraafplaats is alleen vanaf de zijde van de Binckhorstlaan en de Zonweg bereikbaar met de buslijnen 26 en 28. De Binckhorsthaven is vanaf de Melkwegstraat bereikbaar met de bus.

Langzaam verkeer

Door de Binckhorst loopt een aantal belangrijke fietsroutes, zoals die tussen het centrum van Den Haag en de wijken Ypenburg/Leidschenveen en de route tussen Laakhaven en het centrum van Voorburg. Deze relaties maken onderdeel uit van de langere regionale routes. Daarnaast is de Binckhorst zelf een gebied met een groot aantal arbeidsplaatsen dat veel fietsverkeer genereert. Door de barrières die de A12, de spoorlijnen en de Trekvliet vormen kan maar op een beperkt aantal plekken de Binckhorst in- en uitgereden worden met de fiets. Daarmee zijn ook de fietsrelaties geconcentreerd op enkele routes. De belangrijkste routes voor doorgaand fietsverkeer op stedelijk en regionaal schaalniveau in de Binckhorst zijn:

- de Binckhorstlaan – Supernovaweg/Regulusweg;
- de route Laakweg - Mercuriusweg - Zonweg
- Binckhorstlaan.

Op deze routes zijn op dit moment niet overal fietsvoorzieningen aanwezig. Door de aanpassingen aan de infrastructuur als gevolg van de aanleg van de Rotterdamsebaan is ook een forse verbetering gerealiseerd in de fietsroutes in de Binckhorst. Langs de aan te leggen of her in te richten stedelijke hoofdroutes zijn en worden vrijliggende fietspaden aangelegd en/of worden bestaande fietspaden verbeterd. Zo krijgen de doorgaande routes een meer gestrekt verloop en wordt het aantal conflictpunten met kruisingen en in/uitritten beperkt. Daarmee wordt de reistijd verkort en worden het comfort en de veiligheid voor de fietser verbeterd. De belangrijkste kruisingen zijn en worden heringericht en met verkeerslichten geregeld. Daarmee wordt de oversteekbaarheid en veiligheid voor langzaam verkeer verbeterd. De doorgaande route langs de Binckhorstlaan wordt verbeterd doordat over grote delen van deze route tweerichtingsfietspaden worden aangelegd aan beide zijden van de weg. Hierdoor is het minder vaak nodig de Binckhorstlaan over te steken. Verder is de route op dit moment nog voorzien van tegelverharding. Bij de herinrichting worden alle fietspaden in asfalt aangelegd, waarmee deze routes kwalitatief veel beter worden. Door de afkoppeling van de Mercuriusweg van de kruising hebben fietsers aan deze zijde van de Binckhorstlaan geen conflict meer en kunnen dus vrij doorrijden. Ten slotte worden de fietsroutes langs de Binckhorstlaan beter verbonden met de fietsroutes in de omgeving.

De route Supernovaweg/Regulusweg is recent een kwalitatief hoogwaardige fietsroute aan de spoorzijde tussen de Binckhorstlaan en de Maanweg geworden met een tweerichtingsfietspad. Fietsverkeer op deze route heeft geen hinder van afslagen of verkeerslichten en kan dus goed door blijven rijden. Het aantal oversteeken/aansluitingen van deze route naar de Binckhorst is beperkt

vanwege de functie van de weg en de beschikbare ruimte. Deze route verbindt de Binckhorstlaan en de Maanweg en heeft aansluitingen op de Zonweg (voor de sterfietsroute vanuit en naar de Laakweg) en de Mercuriusweg.

De route Mercuriusweg-Binckhorstlaan - Zonweg wordt de kwalitatief hoogwaardige tussen Laak en Voorburg met tweerichtingsfietspaden op de Mercuriusweg, Binckhorstlaan en Regulusweg. Op de Zonweg worden op een later moment fietsvoorzieningen gerealiseerd.

Per deelgebied is er het volgende beeld van de ontsluiting per fiets.

- De Trekvlietzone is voor de fietser alleen vanaf de Binckhorstlaan zuid bereikbaar. In de planuitwerking voor de Trekvlietzone wordt een interne ontsluiting gerealiseerd die voor de fiets een betere ontsluiting van de percelen mogelijk maakt.
- Het Gasfabriekterrein en omgeving is voor de fietser bereikbaar vanaf de Binckhorstlaan noord en via het viaduct onder het spoor vanaf het centrum.
- De Spoorboogzone is zowel vanaf de Binckhorstlaan noord, de Mercuriusweg oost en de Supernovaweg bereikbaar voor de fietser.
- Het Maanplein en de Saturnusstraat en omgeving zijn via vanaf alle zijden bereikbaar voor de fiets (Maanweg, Binckhorstlaan, Zonweg, Regulusweg).
- De omgeving van de begraafplaats is voor de fiets ook vanaf alle zijden bereikbaar.

Parkeren

In de Binckhorst vindt een groot deel van het parkeren plaats op eigen terrein (o.a. een aantal grote parkeergarages). Op de openbare weg zijn er in totaal ca. 2300 plaatsen aanwezig. Daarvan zijn er ongeveer 100 gereguleerd met een parkeerautomaat.

De huidige parkeerdruk op de openbare weg in de Binckhorst is overdag op werkdagen hoog (> 90%¹) In de nachtperiode is de bezetting in bijna de gehele Binckhorst zeer laag (telling 2011: 23%). Het beslag van het parkeren op de openbare ruimte is ook groot en domineert het straatbeeld. Met de aanpassingen van de verkeersinfrastructuur in het kader van de aanleg van de Rotterdamsebaan is een deel van het parkeren langs de openbare weg komen te vervallen.

Daarbij is er in de ruime omgeving van de Binckhorst sprake van (verschillende vormen van) gereguleerd parkeren. Daarmee is er over en weer enig uitwijkgedrag van parkeerders vanuit omliggende gebieden. Barrières zoals de Trekvliet, de spoorlijnen en de Broeksloot beperken dit effect echter sterk.

Door de aanleg van de Rotterdamsebaan en de aanpassing van de infrastructuur in de Binckhorst verandert de parkeersituatie op een aantal wegvakken. Het verlies aan openbare parkeerplaatsen ten opzichte van de situatie voor aanvang van de werkzaamheden aan de Rotterdamsebaan (medio 2012) is maximaal 145 openbare parkeerplaatsen. Dit is een beperkt verlies ten opzichte van het huidige aantal openbare parkeerplaatsen, namelijk ca. 6-8 %. Daarbij wordt de parkeerbehoefte in het gebied lager doordat er enkele functies in het gebied komen te vervallen vanwege de aanleg van de Rotterdamsebaan.

Verkeersveiligheid

In de Binckhorst vindt momenteel een forse aanpassing plaats aan de infrastructuur. In de komende jaren wordt tegelijk met de aanleg van de Rotterdamsebaan de verkeersstructuur in de Binckhorst zelf ingrijpend veranderd met aanleg van nieuwe parallelwegen, de realisatie van de Spoorboogweg en Verlengde Melkwegstraat en van de afsluiting van enkele wegen in het gebied. Bij de aanpassing van de functionele infrastructuur in het gebied zijn de ontwerpen voor de aan te leggen of her in te

¹ Op basis van de laatst beschikbare telling uit 2011. Vanwege factoren als sloop/leegstand/transformatie van gebouwen en de werkzaamheden voor de Rotterdamsebaan is er daarna afgezien van tellingen omdat er geen representatief beeld verwacht werd.

richten wegvakken gebaseerd op de meest recente inzichten op het gebied van verkeersveiligheid. Daarnaast wordt op de stedelijke hoofdwegen het aantal conflictsituaties beperkt, met name door langsparkeren op te heffen of het aantal erftoegangen te beperken. Ook wordt voor een aantal kruisingen het aantal conflicterende richtingen en verkeerssoorten beperkt.

In de periode 2009-2013 vonden er 64 geregistreerde verkeersongevallen plaats in de Binckhorst, waarvan 1 met dodelijke afloop en 21 met letsel.



Kaartbeeld geregistreerde verkeersongevallen in de Binckhorst.

5. Confrontatie B: Sectorale ambitie vs huidige situatie

Met de hiervoor beschreven aanpassingen van de verkeersstructuur verbetert de bereikbaarheid van de Binckhorst structureel voor het autoverkeer en kan voldaan worden aan de streefwaarde voor de reistijd tussen de stadsrand en de internationale en Randstedelijke toplocaties (waaronder de Binckhorst) van maximaal twintig minuten in de spits.

De bereikbaarheid per fiets is reeds structureel verbeterd met de aanleg van vrijliggende fietspaden langs onder meer de Supernovaweg. Wel is het in de deelgebieden Trekvlietzone en Spoorboogzone nog nodig om de interne ontsluiting te realiseren. Daarnaast is het voor de fietser en voetganger wenselijk om barrières zoals de Trekvliet of de haven op meer plaatsen te kunnen oversteken.

De ontsluiting van de Binckhorst als geheel met het openbaar vervoer blijft fors achter bij de ambitie. Bij de aanpassingen van de verkeersstructuur in de Binckhorst is voor het openbaar vervoer uitgegaan van een reservering voor een vrije baan langs de Binckhorstlaan. Deze reservering op zich maakt het mogelijk om (op termijn) een HOV-baan te realiseren langs de Binckhorstlaan. Deze baan dient echter deel uit te maken van een route tussen één van de hoofdstations en een route richting Voorburg en verder. De termijn van uitvoering, de lijnvoering en de inpassing in het vervolg zijn nog niet bekend maar hangen voor een groot deel ook samen met de ruimtelijke ontwikkelingen in de Binckhorst.

De huidige parkeerdruk in de Binckhorst is overdag op werkdagen hoog (> 90%). Het beslag van het parkeren op de openbare ruimte is groot en domineert het straatbeeld. Met de aanpassingen van de verkeersinfrastructuur in het kader van de aanleg van de Rotterdamsebaan is een deel van het parkeren langs de openbare weg komen te vervallen. In samenhang met de ruimtelijke ontwikkelingen in de Binckhorst moet worden ingezet op een groter aandeel van het parkeren op eigen terrein en het (sturen op) het parkeergedrag op de openbare weg.

De bestaande situatie en geformuleerde ambitie zijn met elkaar in lijn.

6. Borging in omgevingsplan

Om de ambities voor het thema Functionele infrastructuur in het omgevingsplan te borgen zijn verschillende regels opgenomen.

Als algemene randvoorwaarden zijn opgenomen:

- Er wordt in voldoende mate in parkeergelegenheid voorzien, waarbij het Haags parkeerbeleid in acht wordt genomen;
- voor de openbare ruimte wordt residentiekwaliteit in acht genomen en bij de inrichting wordt rekening gehouden met Handboek openbare ruimte en de functionaliteit, flexibiliteit en veelzijdigheid (in gebruik);

Laatstgenoemde regel is een resultaat van de ambities op onderhavig thema en het thema Openbare ruimte.

Voor initiatieven waarbij sprake is van bouwen, verbouwen of renoveren, is de regel opgenomen dat rekening gehouden dient te worden met de ruimtereservering "gebiedsaanduiding - openbaar vervoerstracé". Deze open norm is uitgewerkt in een beleidsregel.

Voor initiatieven waarbij sprake is van het uitvoeren van werken en/of werkzaamheden, zoals de aanleg van wegen, is de regel opgenomen dat bij aanleg van nieuwe infrastructuur de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig in acht worden genomen.

Ten slotte is de bestaande hoofdinfrastructuur (de Binckhorstlaan, Supernovaweg, Regulusweg en Mercuriusweg (tussen de Neherkade en kruising met de Binckhorstlaan) bestemd als Verkeer. Voor de aanleg van de Rotterdamsebaan is een bijzondere regeling opgenomen. Voor de aanleg van deze nieuwe hoofdontsluiting van Den Haag zijn recent de bestemmingsplannen Rotterdamsebaan (17 oktober 2013) en Rotterdamsebaan, 1^e herziening Binckhorstlaan-Zuid (21 januari 2016) vastgesteld en onherroepelijk geworden. Op basis van deze bestemmingsplannen is de aanleg van de Rotterdamsebaan mogelijk. Om te voorkomen dat op basis van het omgevingsplan aanvullende onderzoeken nodig zijn, is besloten om de vigerende regeling voor de aanleg en ingebruikname van de Rotterdamsebaan uit de twee genoemde bestemmingsplannen over te nemen en de toetsing aan de randvoorwaarden uit te sluiten.

7. Samenvatting

"De infrastructuur is op een zodanig niveau dat de Binckhorst duurzaam bereikbaar is. Voor alle infrastructuur moet worden voldaan aan de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig en aan de eisen vanuit het Handboek openbare ruimte. Voor het parkeren moet worden aangesloten bij het Haags parkeerbeleid"

Factsheet Geur

1. Inleiding

In deze factsheet wordt ingegaan op het thema geur. Het gaat daarbij om geurende stoffen in de lucht die als onaangenaam kunnen worden ervaren (geurhinder). Er is in Nederland geen specifieke wetgeving voor geur van bedrijven, met uitzondering van veehouderijen, waarvoor de Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) geldt. De bescherming tegen geurhinder van overige bedrijven wordt geregeld via het Activiteitenbesluit. Daarnaast kunnen geurvoorschriften staan in een maatwerkbesluit of omgevingsvergunning. Bij het vaststellen van geurvoorschriften kan gebruik gemaakt worden van het Rijksbeleid geur en/of lokaal geurbeleid van provincie of gemeente, zoals is uitgewerkt in de Handleiding Geur.

2. Ambities

Definities, bestaande wetgeving en beleid

Definities

Aanvaardbaar geurhinderniveau:

uitkomst van het afwegingsproces van aspecten uit artikel 2.7a lid 3 van het Activiteitenbesluit:

- bestaande toetsingskaders, waaronder lokaal geurbeleid;
- de geurbelasting ter plaatse van geurgevoelige objecten;
- de aard, omvang en waardering van de geur die vrijkomt bij het bedrijf;
- de historie van het bedrijf en het klachtenpatroon;
- de bestaande en verwachte geurhinder van het bedrijf;
- de kosten en baten van technische voorzieningen en gedragsregels.

Afwegingsgebied:

het afwegingsgebied is het gebied tussen de hindergrens en de ernstige hindergrens. Binnen dit gebied bevindt zich het aanvaardbaar geurhinderniveau.

Continue emissiebron:

in het provinciaal geurbeleid van Zuid-Holland gedefinieerd als een bron waarbij het aantal emissieuren meer dan 3.500 uur per jaar bedraagt.

Discontinue emissiebron:

in het provinciaal geurbeleid van Zuid-Holland gedefinieerd als een bron waarbij het aantal emissieuren minder dan 3.500 uur per jaar bedraagt.

Ernstige hindergrens:

de geurbelasting (in odour units (ou_e/m^3) bij een bepaalde percentielwaarde) waar boven ernstige geurhinder waarschijnlijk is. Boven deze geurbelasting is de geurhinder voor geurgevoelige objecten op voorhand onaanvaardbaar.

Europese geureenheid of odourunit (ou_E):

de eenheid waarin geur-concentraties (ou_E/m³) en geuremissies (ou_E/uur) worden uitgedrukt, bepaald door een geurpanel in een testlaboratorium volgens de NEN-EN 13725.

Geurbelasting:

de uurgemiddelde geurconcentratie (ou_E/m³) in de omgeving bij een bepaalde percentielwaarde. Zie ook onder 'percentielen'.

Geurconcentraties:

de geurconcentratie geeft aan hoe sterk een bepaalde geur met de neus waarneembaar is. De geurconcentratie wordt uitgedrukt in Europese geureenheden (of odour units) per kubieke meter lucht (ou_E/m³).

Geurcontour:

lijn die punten met een gelijke geurbelasting met elkaar verbindt (isoconcentratie-lijn).

Geuremissie:

de hoeveelheid geur die per tijdseenheid wordt geëmitteerd door een geurbron (bijvoorbeeld: ou_E per uur).

Geurgevoelig object:

gebouw, bestemd voor en blijkens aard, indeling en inrichting geschikt om te worden gebruikt voor menselijk wonen of menselijk verblijf en die daarvoor permanent of een daarmee vergelijkbare wijze van gebruik, wordt gebruikt. Hoewel in principe alle geurgevoelige objecten beschermd horen te worden tegen geurhinder, kunnen wel verschillen in het niveau van bescherming worden gehanteerd. In het beleid van de Provincie Zuid-Holland wordt onderscheid gemaakt in 3 typen gevoelige objecten:

Tabel 1 Niet-limitatieve lijst van geurgevoelige objecten

Type 1: meest geurgevoelig	Type 2: minder geurgevoelig	Type 3: licht geurgevoelig
woonwijk, lintbebouwing ziekenhuizen, sanatoria, bejaarden- en verpleegtehuizen recreatiegebieden (verblijfsrecreatie) woonwagenterreinen woonboten, asielzoekerscentra scholen dagverblijven	bedrijfswoningen woningen in het landelijk gebied verspreid liggende woningen recreatiegebieden (dagrecreatie) kantoren winkels	bedrijfsterreinen en industriegebieden

Voor geurgevoelige objecten van het type 2 is een driemaal zo hoge geurbelasting toelaatbaar als voor objecten van het type 1. Bij objecten van het type 3 mag de Ernstige hindergrens niet worden overschreden. De hindergrens is de streefwaarde voor type 1 bestemmingen.

Geurhinder:

zodanige concentratie van geurende stoffen in de lucht dat deze als onaangenaam wordt ervaren en waardoor iemands gedrag of activiteiten negatief worden beïnvloed. In geurbeleid wordt onderscheid gemaakt in 'geurhinder' en 'ernstige geurhinder'. Het bepalen van de mate van ernstige geurhinder gebeurt via een telefonisch leefsituatieonderzoek (TLO). Geïnterviewden beantwoorden de vraag naar hun persoonlijke beleving over de lokale (geur-)hindersituatie. Het beleidsdoel uit het Tweede Nationale Milieubeleidsplan (NMP2) was dat er in Nederland in het jaar 2000 maximaal 12% geurgehinderden zouden zijn en dat er vanaf 2010 geen ernstige geurhinder zou voorkomen.

Hedonische waarde:

mate van aangenaamheid van een geur, uitgedrukt in een geurconcentratie gekoppeld aan een referentiewaarde voor de aangenaamheid op een schaal van +4 tot -4, aldus bepaald volgens Nederlandse voornorm (NVN) 2818.

De waardering (aard) van een geur speelt mee bij de mate van hinder. Een gelijke hoeveelheid geur van bijvoorbeeld een veevoerbedrijf zal tot meer hinder leiden dan de geur van een bakkerij.

Hindergrens:

de hindergrens, de geurbelasting (in ou_E/m^3 bij een bepaald percentiel) waar beneden geurhinder verwaarloosbaar is (0 % hinder). Boven deze geurbelasting begint in feite de geurhinder.

Percentielen:

percentage van de tijd (als percentage van de uren per jaar) waarin een bepaalde uurgemiddelde geurconcentratie niet wordt overschreden.

Landelijk is het gebruikelijk om voor de beoordeling van geursituaties de 98-percentielwaarde te nemen. Een 98-percentiel geeft de waarde aan die 98 % van de tijd niet wordt overschreden en dus 2 % van de tijd wel. De 99,99-percentiel wordt gebruikt voor de beoordeling van de geurbelasting die wordt gekenmerkt door fluctuerende of discontinue emissies. Een 99,99-percentiel geeft aan waar 0,01 % van de tijd (gemiddeld minder dan 1 uur per jaar) een bepaalde concentratie wordt overschreden.

Wetgeving en beleid

Activiteitenbesluit

Het beoordelingskader voor geur van vergunningplichtige inrichtingen staat in artikel 2.7a van het Activiteitenbesluit. De geurvoorschriften in dit artikel gelden rechtstreeks, ook voor vergunningplichtige inrichtingen. Uitgangspunt is het voorkomen van geurhinder. Indien dit niet mogelijk is, dan moet het bedrijf de geurhinder tot een aanvaardbaar niveau beperken. Lid 3 van dit artikel bevat de aspecten die het bevoegd gezag moet meenemen bij het bepalen van het aanvaardbaar hinderniveau. In hoofdstuk 3, 4 en 5 van het Activiteitenbesluit staan daarnaast geurvoorschriften voor een aantal specifieke inrichtingen, zoals rioolwaterzuiveringinstallaties en levensmiddelenbedrijven.

Provinciaal beleid

Het geurbeleid van de provincie Zuid-Holland is beschreven in de Beleidsnota Geurhinderbeleid Provincie Zuid-Holland, dat op 16 november 2010 door gedeputeerde staten is vastgesteld en op 22 januari 2019 is geactualiseerd¹. In deze beleidsregel is een aantal beleidsuitgangspunten vastgesteld, namelijk:

- dat wordt uitgegaan van het voorkomen en beperken van nieuwe geurhinder;
- ruimte voor een bestuurlijke afweging over het acceptabele geurhinderniveau;
- dat het acceptabele hinderniveau wordt bepaald door afweging van onder meer:
 - bestaande rechten,
 - de aard van de geur,
 - bedrijfseconomische factoren
 - en de mate van geurgevoeligheid van de ontvanger.

¹ 'Geurhinderbeleid Provincie Zuid-Holland, Actualisatie 2019', vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 22 januari 2019.

In de beleidsregel wordt uitgegaan van het beoordelen van de geurbelasting als geurconcentratie (in 'odourunits' per kubieke meter (ou_E/m^3)) bij een bepaalde percentielwaarde. Daarnaast wordt ook rekening gehouden met de mate van (on)aangenaamheid (i.c. de hedonische waarde) van de specifieke geur. Dit betekent dat voor bijvoorbeeld de geur van een bakkerij een hogere concentratie acceptabel kan worden gevonden dan voor de geur van een afvalverwerker. In het provinciale geurbeleid gelden voor meer onaangename geuren dan ook strengere grenzen dan voor minder onaangename geuren.

Het provinciale geurhinderbeleid biedt bestuursorganen een zekere mate van beleidsvrijheid. Het beleid hanteert hierbij vier geurkwaliteitsklassen: goed, redelijk, matig en slecht. De afwegingsruimte voor het acceptabele hinderniveau strekt zich uit tot de grens van de matige geurkwaliteit. Een slechte geurkwaliteit is op voorhand niet aanvaardbaar. In de volgende twee figuren wordt dit schematisch weergegeven voor respectievelijk de minder onaangename geurtypen en de meer onaangename geuren. De bovenste waarden (bij de 98-percentiel) zijn steeds van toepassing op continue activiteiten (c.q. die meer dan 3.500 uur per jaar geur emitteren); de onderste waarden gelden voor discontinue bronnen (minder dan 3.500 uur per jaar), zoals bijvoorbeeld het geval is bij de Haagse Asphalt Centrale (HAC) die 2.300 uur per jaar in bedrijf is.

- De grenzen voor de vier geurkwaliteitsklassen voor de minder onaangename geurtypen zijn:



- Voor de meer onaangenamere geuren is de afwegingsruimte hieronder weergegeven. Hierin wordt met C_{H-1} en C_{H-2} bedoeld de geurconcentratie die hoort bij een hedonische waarde van -1 respectievelijk -2.



Gemeentelijke beleid

De gemeente heeft voor (industriële) bedrijven geen lokaal geurbeleid vastgesteld. Wel is in juli 2011 de Verordening geurcirkel maneges Den Haag vastgesteld. Omdat zich in of in de nabijheid van de Binckhorst geen maneges bevinden is deze verordening voor de Binckhorst voorsnog niet van belang. Bij ontbreken van gemeentelijk geurbeleid kan worden aangesloten bij het geurbeleid van de provincie Zuid-Holland of het Rijksbeleid (zie: Handleiding Geur).

Sectorale ambitie geurhinder

Uitgangspunt voor het bepalen van de aanvaardbare geurhinderniveaus voor de Binckhorst is het Provinciaal geurbeleid. Zoals beschreven hanteert dat beleid vier geurkwaliteitsklassen: goed, redelijk, matig en slecht. De afwegingsruimte voor het acceptabele hinderniveau strekt zich uit tot en met de matige geurkwaliteit.

Zoals bekend wordt binnen de Binckhorst naar een bijzondere woonomgeving gestreefd; een woonomgeving die samengaat met relatief zware bedrijvigheid. Bezien vanuit dit perspectief van functiemenging wordt met het omgevingsplan Binckhorst uitgegaan van tenminste een 'redelijke' kwaliteit en wordt voor bijzondere accenten (met name zeer grote bouwhoogtes) een 'matige' kwaliteit van de fysieke leefomgeving voor het gebied rond Binckhorsthaven acceptabel geacht. In de eerdere figuren is de ruimte voor deze beleidsmatige afweging schematisch weergegeven. Zoals blijkt uit de bovenstaande figuur vertegenwoordigen de concentraties van $5 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 98-percentiel en $25 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 99,99-percentiel volgens het provinciaal geurbeleid deze maximale grens.

3. Confrontatie A: Sectorale ambitie vs gebiedsaanpak

In de gebiedsvisie zijn ten aanzien van geur geen aanvullende of afwijkende ambities opgenomen ten opzichte van de sectorale ambitie. Dit betekent dat de hiervoor beschreven sectorale ambitie niet aangescherpt hoeft te worden.

4. Toetsingskader

In de Binckhorst is een aantal geurrelevante bedrijven gevestigd. Dit betreffen:

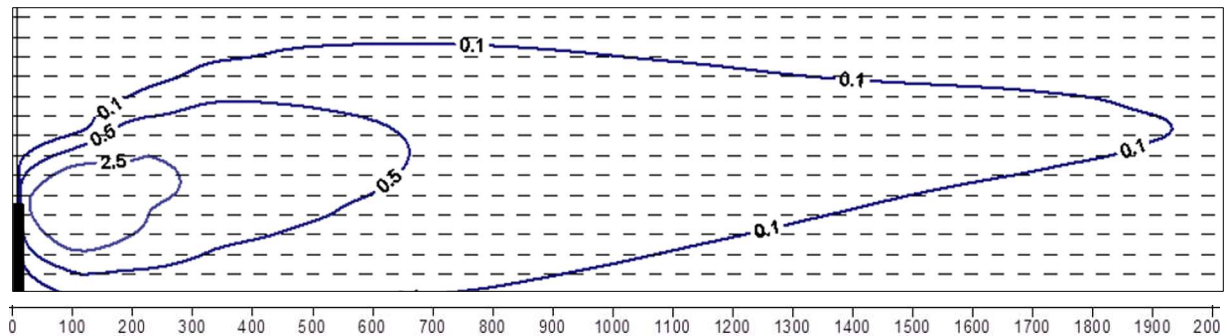
- Haagse Asfaltcentrale (Zonweg 23)
- AVR Afvaloverslagstation (Meteoorstraat 65)
- Afvaloverslagstation De Zwart (Zonweg 13).

Daarnaast zijn er bedrijven die wel geurrelevant zijn op basis van hun SBI-code en de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering', maar waarvoor geen specifieke geuronderzoeken bekend zijn en in hun omgevingsvergunning geen (maatwerk)voorschriften met betrekking tot geur zijn opgenomen.

Haagse Asfaltcentrale (HAC)

De HAC is een asfalt- en betoncentrale met bijbehorende activiteiten. In de omgevingsvergunning is vastgelegd dat de geurbelasting ter plaatse van de meest nabijgelegen woonbebouwing niet meer mag bedragen dan $5 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 99,99-percentiel. Uit het geuronderzoek dat bij de aanvraag om de omgevingsvergunning milieu is gevoegd blijkt dat ter hoogte van de bestaande woonbebouwing ten zuiden van de Maanweg (gemeente Voorburg) juist aan deze geurgrenswaarde kan worden voldaan.

Daarom is ten behoeve van het omgevingsplan Binckhorst nader onderzoek gedaan naar de geurbelasting door de HAC. Daarbij is naar voren gekomen dat de geurbelasting op maaiveld lager is dan de geurbelasting op grotere hoogte. Dit wordt veroorzaakt doordat veel geuremissie van de HAC wordt uitgeworpen door de circa 40 meter hoge schoorsteen. Op die hoogte en hoger begeeft zich de pluim van de schoorsteen; op het maaiveld is de pluim sterk verdund. In onderstaande figuur² is dat geïllustreerd: de hoogste concentraties liggen op of boven de hoogte van de schoorsteen.



Geurzone laagbouw

Verder weg kan de pluim de grond raken, maar vlak bij schoorsteen juist niet. Op maaiveld in de nabijheid van de HAC (tot circa 150 meter) zijn daarom vooral de lagere bronnen van belang voor de geurbelasting, zoals het laden van vrachtwagens met vers asfalt. Uit het nadere onderzoek komt naar voren dat de geurbelasting (op maaiveld) als gevolg van de HAC overeenkomt met de leefkwaliteit 'redelijk' (het groen-gele gebied zoals geschetst in de figuren van het provinciaal geurbeleid). Deze geurbelasting is bepaald op $7,5 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 99,99-percentiel³ en wordt aanvaardbaar geacht voor de geurzone⁴ rond de HAC op maaiveld. Het geurbeleid zegt over het niveau 'redelijk': "er is wel eens geur waarneembaar, die door sommigen als hinderlijk wordt ervaren, maar geurklachten zijn weinig waarschijnlijk". Zoals in de sectorale ambitie toegelicht, kan vanwege de bijzondere woonomgeving van de Binckhorst in een gemengd gebied, het niveau 'redelijk' als aanvaardbaar worden beschouwd. Uit het onderzoek blijkt verder dat de HAC aan deze waarde zeer goed kan voldoen.

Afstandsgrafiek hoogbouw

In bovenstaande figuur is duidelijk dat de pluim van de schoorsteen juist op grotere hoogtes, ook verder weg, een veel grotere geurbelasting kan geven dan op maaiveld. Om wel hoogbouw (met name de accenten op grotere hoogtes dan circa 75 meter) mogelijk te maken, is de voorwaarde gesteld dat de schoorsteen van de HAC wordt verhoogd naar 70 meter. Hierover is overeenstemming met de HAC.

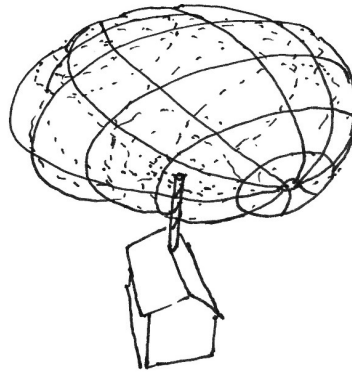
² De horizontale hoogtestreepjes zijn steeds stappen van 10 meter, de aangegeven concentraties zijn fictief.

³ Deze waarde volgt uit beschikbare metingen uit 2016. Bij de lage bronnen van de HAC had de C_{H-1} een waarde van $1,5 \text{ ou}_E/\text{m}^3$. De grens voor leefkwaliteit 'redelijk' voor dit geurtype is $5 \times C_{H-1}$ zoals is weergegeven in de figuren in hoofdstuk 2. Daarmee wordt de norm dus $5 \times 1,5 = 7,5 \text{ ou}_E/\text{m}^3$.

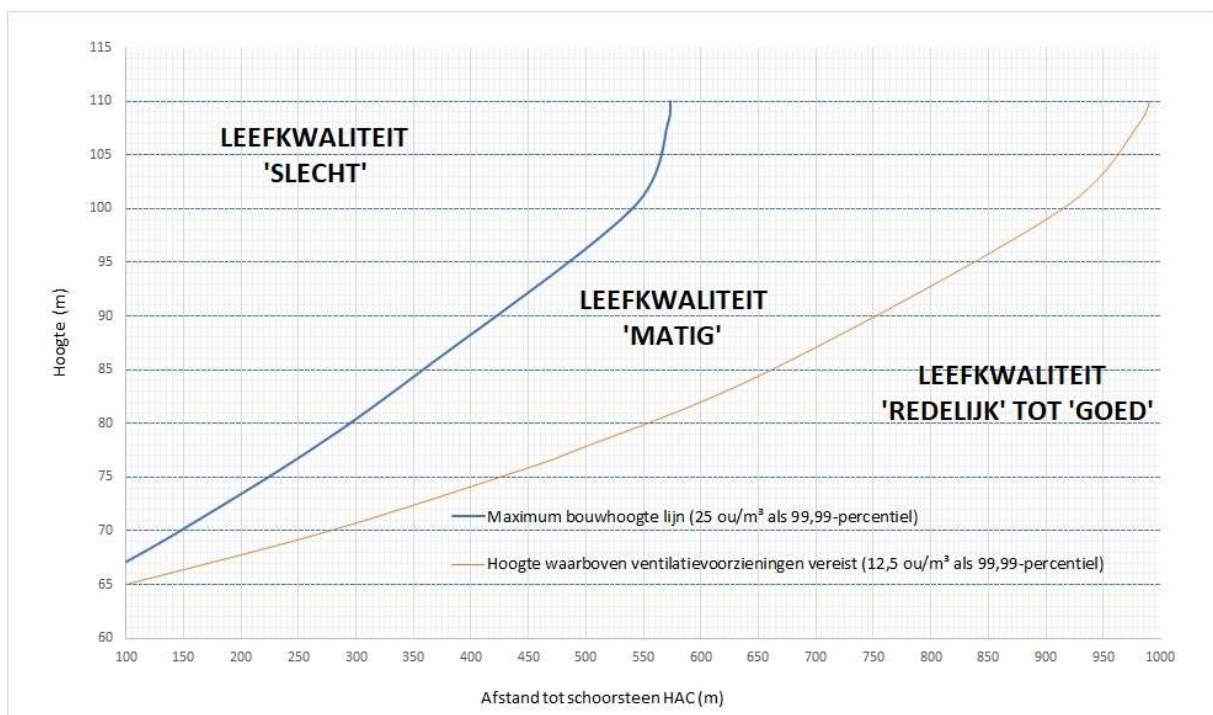
⁴ De ligging van de geurzone als zodanig is eveneens bepaald op basis van de metingen uit 2016. Voor de maatgevende bronnen op maaiveld (zoals vrachtwagen verladingen) is daarbij een hogere waarde gemeten dan waarvan in het geuronderzoek voor de vergunning-contour is uitgegaan. Deze hogere waarde is bij de bepaling van de geurzone gebruikt, om een veilige(r) marge ter bescherming van (nieuwe) woningen te garanderen.

Als belangrijk positief neven-effect van de schoorsteenverhoging zal bij de bestaande bebouwing, zoals in Voorburg, de geurbelasting aanzienlijk afnemen en de kans op klachten minimaal worden. De pluim in de bovenstaande figuur schuift immers als het ware 30 meter naar boven. Ook op grotere afstanden dan Voorburg zal dit alleen maar tot verbetering leiden.

De vorm van de hoge concentraties van de pluim rond de schoorsteen kan ook met de volgende tekening worden geïllustreerd.



De eerdere figuur van de pluim en de hierboven weergegeven 'geurwolk' geven aan dat hoe verder weg van de HAC, hoe hoger de bouwhoogte kan worden. De maximaal toegestane bouwhoogte in relatie tot de afstand tot de HAC is door ons bepaald en is vastgelegd in een grafiek die onderdeel uitmaakt van het omgevingsplan. Deze grafiek staat hieronder weergegeven en heeft de schoorsteenhoogte van 70 meter als uitgangspunt. Op de gekozen geurbelasting (zoals genoemd in de grafiek) die bij deze bouwhoogtes van toepassing is, en de aanvaardbaarheid daarvan, wordt hieronder nader ingegaan.



Op de gevels van de nu bekende ontwikkelingen op de Binckhorst met een hoogte van minder dan 70 meter, ligt de geurbelasting - in het geval van een schoorsteen van 70 meter - overal lager dan $25 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 99,99-percentiel, en vanaf circa 300 meter afstand tot de HAC ook overal lager dan $12,5 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 99,99-percentiel. Zoals eerder beschreven, vormt de concentratie van $25 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 99,99-percentiel de grens tussen een matige en een slechte leefkwaliteit.⁵ Het is daarmee dan ook de uiterste waarde van het afwegingsgebied die het beleid toestaat. Daarnaast is beneden een concentratie van $12,5 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 99,99-percentiel weer sprake van een 'redelijke' leefkwaliteit, zoals ook geldt voor de geurzone op maaiveld. In het herstelbesluit is overwogen en voorgesteld om uit te gaan van een maximale geurbelasting van $25 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 99,99-percentiel op hoogte⁶; in principe dus overeenkomend met leefkwaliteit 'matig' volgens het provinciaal geurbeleid. Het provinciaal beleid beschrijft dit als (...) "*er regelmatig geur waarneembaar is die aanleiding geeft tot hinder, maar niet of nauwelijks tot ernstige hinder. Er kunnen (enkele) geurklachten zijn*". De overwegingen dat dit aanvaardbaar is, worden hieronder nader toegelicht. In de afstandsgrafiek is te zien dat deze leefkwaliteit alleen betrekking heeft op woonbestemmingen vanaf circa 65 - 80 meter hoogte of meer, afhankelijk van de afstand tot de schoorsteen van de HAC. Onder die hoogtes is sprake van tenminste een 'redelijke' leefkwaliteit.

Zoals in de sectorale ambitie is toegelicht, is vanwege de bijzondere woonomgeving van de Binckhorst in een gemengd gebied, een ruimere normering voor de leefkwaliteit mogelijk. Dat de geurbelasting tussen $12,5$ en $25 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 99,99-percentiel (voor de hoogste bouwaccenten) naar ons oordeel aanvaardbaar is, heeft onder ander met een aantal bijzonderheden van deze situatie op hoogte te maken. Overigens is een geurconcentratie van $25 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 99,99-percentiel als zodanig niet ongebruikelijk, als naar voorbeelden elders gekeken wordt. Hieronder zullen we deze en andere overwegingen nader toelichten:

- de concentratie is uitgedrukt als 99,99-percentiel, wat in het geurbeleid gebruikt wordt als een signaalwaarde wanneer er sprake kan zijn van geurpieken.⁷ Het is de maximale concentratie die in een jaar kan voorkomen en betreft één uur in een jaar (gemiddeld). Dat ene uur is zelf niet maatgevend voor de hinderbeleving; het gaat vooral om de vraag of er ook veel meer andere uren kunnen voorkomen met hoge concentraties. Dit is ook onderzocht. Uit de betreffende

⁵ Deze concentratie geldt volgens het provinciaal geurbeleid voor de 'minder onaangename geurtypen', zoals in de figuren bij het geurbeleid (hoofdstuk 2) weergegeven. Dit geurtype is, op basis van de beschikbare metingen, van toepassing op de emissies uit de schoorsteen van de HAC.

⁶ De 'geurwolk' in de tekening representeert dan het gebied waarbinnen de geurbelasting door de HAC groter is dan $25 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 99,99-percentiel. Voor de berekening van de geurbelasting, zoals weerspiegeld in de afstandsgrafiek, is uitgegaan van de schoorsteenemissies en -kenmerken conform het geuronderzoek dat ten grondslag ligt aan de geurcontour van de vigerende milieuvergunning van de HAC en dat verbonden is aan de voorschriften. De details van de verspreidingsberekeningen zijn toegelicht en vastgelegd in de bijlage van de planregels.

⁷ Dat betekent in zo'n geval dat de gebruikelijke standaard 98-percentiel mogelijk niet adequaat genoeg is om de geurbelasting te beschrijven. Bij de 98-percentiel moet 98% van de tijd voldaan worden aan een bepaalde concentratie; 2% van de tijd (dat is gemiddeld 175 uur per jaar) mag de concentratie dus hoger zijn. Als echter sprake kan zijn van relatief veel geurpieken (bijvoorbeeld bij discontinue bronnen zoals de HAC), kunnen juist in die 175 uur relatief hoge concentraties optreden, die mogelijk hinderlijk zijn. Daarom wordt in dat geval ook een beperking gesteld aan die hogere concentraties, en kan daarvoor een norm als 99,99-percentiel gebruikt worden (aanvullend op de 98-percentiel of in plaats van). Deze 99,99-percentiel concentratie heeft zelf alleen een signaalfunctie, omdat dit gemiddeld maar één uur per jaar betreft. Het gaat vooral om de verdeling van de concentraties over die 175 uur (de zogenoemde frequentieverdeling): zijn er bijvoorbeeld maar weinig uren (van de 175) met relatief hoge concentraties of juist veel? In het onderhavige geval is sprake van het eerste.

verspreidingsberekeningen blijkt dat als het aantal blootstellingen uren toeneemt (c.q. hoger wordt dan 1 uur), dat dan de concentraties zeer snel veel lager worden. Deze afname blijkt op grotere hoogte veel sneller te gaan dan wat gangbaar is op maaiveld. Dat betekent dat weliswaar een aantal keren per jaar een relatief hoge concentratie kan optreden bij de genoemde woningen op de grotere hoogtes (conform de 'signalering' van de 99,99-percentiel), maar dat het aantal uren relatief zeer beperkt is. Berekend is bijvoorbeeld dat meer dan circa 99 % van de tijd de concentraties zeer veel lager zijn dan $2,5 \text{ ou}_E/\text{m}^3$;⁸

- zoals hiervoor genoemd, is $12,5 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 99,99-percentiel de grens voor de leefkwaliteit 'redelijk'. Aan deze waarde wordt voldaan tot circa 65 meter bouwhoogte nabij de HAC en tot grotere bouwhoogtes naarmate de afstand tot de HAC toeneemt. De gevels van bouwwerken waar de concentraties hoger zijn, bevinden zich dus daarboven. Voor die woningen zijn in de planregels geurbeperkende maatregelen voorgeschreven, die er voor zorgen dat de lucht die een woning binnen komt veel minder geur zal bevatten, bijvoorbeeld door geurfilters te plaatsen in alle ingaande ventilatielucht. Hiermee wordt de feitelijke blootstelling ver teruggebracht, en de kans op klachten minimaal. Dergelijke maatregelen zijn ook bekend voor bijvoorbeeld verbetering van de (binnen)lucht kwaliteit bij bestemmingen op locaties met een slechte luchtkwaliteit, zoals direct naast snelwegen;
- Een geurconcentratie van $25 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ is hoog, maar als 99,99-percentiel is deze in beleidskaders niet ongebruikelijk. Dat heeft onder andere te maken met het feit dat een concentratie als 99,99-percentiel primair een signaalfunctie heeft, zoals in voetnoot 7 toegelicht. Naast Zuid-Holland hanteert alleen Noord-Brabant (nog) de 99,99-percentiel in het beleid voor discontinue bronnen. Veel provincies met recent(er) beleid kiezen echter de laatste jaren voor de 99,9-percentiel (in plaats van de 99,99-percentiel), die minder grillige patronen geeft. Eerder hanteerden, naast Noord-Brabant, bijvoorbeeld ook Gelderland en Overijssel de 99,99-percentiel. Afhankelijk van de hedonische waarde van de geur, kunnen in die kaders voor wonen grenswaarden van toepassing zijn tot bijvoorbeeld $50 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 99,99-percentiel.⁹

Resumé

Resumerend leidt dit ertoe dat, om een acceptabel geurhinderniveau door de HAC in het omgevingsplan te borgen, hiervoor de volgende voorzieningen worden getroffen:

- De maximale bebouwingshoogte wordt aangepast zodat het mogelijk is om de 70 meter hoge schoorsteen op te richten;
- De gebiedsaanduiding 'milieuzone – geurzone 1' wordt van de plankaart verwijderd;
- In de bijlage 9 van het omgevingsplan, wordt een afstandsgrafiek opgenomen, die de maximaal toegestane bouwhoogtes voor geurgevoelige functies weergeeft in relatie tot de afstand tot de schoorsteen van de HAC; de hoogtes en afstanden komen overeen met het acceptabele hinderniveau;

⁸ Deze waarde mag bij een 'redelijke' leefkwaliteit (zoals geldt bij de geurzone en op lagere hoogtes) 2% van de tijd van worden overschreden (98-percentiel). Vanuit de genoemde blootstellingsfrequentie bezien (de overschrijding is minder dan 1% van de tijd), wordt dus op grotere hoogtes zeer ruim voldaan aan een 'redelijke' leefkwaliteit.

⁹ Naast dat 'hoge' concentraties als 99,99-percentiel in provinciale geurkaders gangbaar waren, is ook het optreden in de praktijk niet ongewoon. Zoals hiervoor beschreven, hoort bij elke continue bron (met een norm als 98-percentiel) ook een concentratie als 99,99-percentiel (of elke andere gewenste percentiel).

- Planregel 7.2.1 wordt als volgt aangepast:
 - t. in afwijking van het bepaalde onder r mag op de grens van de op de verbeelding aangegeven 'milieuzone - geurzone' de geurbelasting op maaiveld niet meer bedragen dan $7,5 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 99,99-percentiel;
 - u. In aanvulling op het gestelde onder s en t mag de geurbelasting vanwege de Haagse Asfalt Centrale op de gevel van geurgevoelige objecten op hoogte niet meer bedragen dan $25 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 99,99-percentiel waarbij de grafiek die is opgenomen in bijlage 9 bij de planregels in acht dient te worden genomen.
 - v. Indien uit de grafiek opgenomen in bijlage 9 bij de planregels blijkt dat de geurbelasting op de gevel hoger is dan $12,5 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 99,99-percentiel dienen geurreducerende maatregelen in of aan de geurgevoelige objecten te worden getroffen;
 - w. ingebruikname van geurgevoelige bebouwing met een bouwhoogte boven 40 meter waarvan uit de grafiek in bijlage 9 bij de planregels is gebleken dat de maximale geurbelasting niet meer bedraagt dan $25 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 99,99-percentiel is slechts toegestaan onder de voorwaarde dat de schoorsteen met een hoogte van 70 meter ten behoeve van de Haagse Asfalt Centrale op het perceel Zonweg 23 is gerealiseerd;

Daarmee wordt de gebruikruimte van de HAC met het omgevingsplan geborgd en wordt bovendien gezorgd voor een acceptabel geurhinderniveau door het in werking zijn van de asfaltcentrale.

AVR Afvalwerking (AVR)

De AVR is een afvaloverslagstation, waar onder meer bouw- en sloopafval wordt gesorteerd en/of bewerkt. Ook worden er bulkgoederen (secundaire grondstoffen) overgeslagen van of naar binnenvaartschepen. Bij deze activiteiten treden geuremissies op. In de considerans bij deze vergunning is als aanvaardbaar geurhinderniveau een grenswaarde opgenomen van $1,5 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 98-percentiel en een streefwaarde van $0,5 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 98-percentiel ter hoogte van geurgevoelige objecten (type 1). In het omgevingsplan wordt aangesloten bij het aanvaardbaar geurhinderniveau uit de vergunning en is opgenomen dat geen geurgevoelige objecten (type 1) binnen de geurcontour van $1,5 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 98-percentiel die is opgenomen op de verbeelding mogen worden gerealiseerd. Hiermee wordt een aanvaardbaar geurhinderniveau geborgd en tevens wordt voorkomen dat de AVR wordt belemmerd in haar vergunde activiteiten.

De Zwart (HRM, Van Vliet)

De Zwart is een transportbedrijf, waar onder meer bouw- en sloopafval, biologisch afbreekbaar afval, gemengd stedelijk afval, marktafval, veegvuil en grofvuil worden overgeslagen. In de considerans bij deze vergunning is als aanvaardbaar geurhinderniveau een richtwaarde opgenomen van $1,5 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 98-percentiel en een streefwaarde van $0,5 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 98-percentiel ter hoogte van geurgevoelige objecten (type 1). In het omgevingsplan wordt aangesloten bij het aanvaardbaar geurhinderniveau uit deze vergunning en is opgenomen dat geen geurgevoelige objecten (type 1) binnen de geurcontour van $1,5 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 98-percentiel die is opgenomen op de verbeelding mogen worden gerealiseerd. Hiermee wordt een aanvaardbaar geurhinderniveau geborgd en tevens wordt voorkomen dat De Zwart wordt belemmerd in haar vergunde activiteiten.

5. Confrontatie B: Sectorale ambitie vs huidige situatie

Uitgangspunt van zowel het rijksbeleid als het provinciaal beleid is dat sprake moet zijn van een aanvaardbaar geurhinderniveau. Dit is tevens het uitgangspunt voor de Binckhorst. In de Binckhorst wordt voor de geurbelasting op geurgevoelige objecten als gevolg van de bestaande bedrijven uitgegaan van milieukwaliteit 'redelijk' zoals hiervoor beschreven in de sectorale ambitie. De bestaande situatie in de Binckhorst is in overeenstemming met dit uitgangspunt en voldoet daarmee aan een aanvaardbaar geurhinderniveau. Enige geurhinder is daarbij onvermijdelijk, zoals blijkt uit geur klachten die worden ontvangen vanuit Voorburg (dat op grotere afstand is gelegen, zijnde >350 meter) als gevolg van de bedrijfsvoering van de HAC. Desondanks voldoet de situatie rond de HAC aan een aanvaardbaar geurhinderniveau en aan de ambitie van de gemeente voor de Binckhorst. De sectorale ambitie is derhalve in overeenstemming met de huidige situatie.

6. Borging in het omgevingsplan

Op de verbeelding van het omgevingsplan zijn de geurimmissiecontouren van De Zwart en de AVR waarop zij een geurlast van $1,5 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 98 percentiel veroorzaken, als belemmeringencontour ingetekend. Binnen deze contouren is de projectie van nieuwe geurgevoelige objecten niet toegestaan. Om een acceptabel geurhinderniveau door de HAC in het omgevingsplan te borgen, worden hiervoor de volgende voorzieningen getroffen:

- De maximale bebouwingshoogte wordt aangepast zodat het mogelijk is om de 70 meter hoge schoorsteen op te richten;
- De gebiedsaanduiding 'milieuzone – geurzone 1' wordt van de plankaart verwijderd;
- In het omgevingsplan wordt een afstandsgrafiek opgenomen die de maximaal toegestane bouwhoogtes voor geurgevoelige functies weergeeft in relatie tot de afstand tot de schoorsteen van de HAC; de hoogtes en afstanden komen overeen met het acceptabele hinderniveau;
- Planregel 7.2.1 wordt als volgt aangepast:
 - t. in afwijking van het bepaalde onder r mag op de grens van de op de verbeelding aangegeven 'milieuzone - geurzone' de geurbelasting op maaiveld niet meer bedragen dan $7,5 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 99,99-percentiel;
 - u. In aanvulling op het gestelde onder s en t mag de geurbelasting vanwege de Haagse Asfalt Centrale op de gevel van geurgevoelige objecten op hoogte niet meer bedragen dan $25 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 99,99-percentiel waarbij de grafiek die is opgenomen in bijlage 9 bij de planregels in acht dient te worden genomen.
 - v. Indien uit de grafiek opgenomen in bijlage 9 bij de planregels blijkt dat de geurbelasting op de gevel hoger is dan $12,5 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 99,99-percentiel dienen geurreducerende maatregelen in of aan de geurgevoelige objecten te worden getroffen;
 - w. ingebruikname van geurgevoelige bebouwing met een bouwhoogte boven 40 meter waarvan uit de grafiek in bijlage 9 bij de planregels is gebleken dat de maximale geurbelasting niet meer bedraagt dan $25 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 99,99-percentiel is slechts toegestaan onder de voorwaarde dat de schoorsteen met een hoogte van 70 meter ten behoeve van de Haagse Asfalt Centrale op het perceel Zonweg 23 is gerealiseerd;

Om een aanvaardbaar geurhinderniveau te borgen wordt voor nieuwe bedrijven een planregel opgenomen dat het niveau van geurbelasting, op de terreingrens van de inrichting ten hoogste 0,5 ou_E/m³ als 98-percentiel voor continue bronnen of 2,5 ou_E/m³ als 99,99-percentiel voor discontinue geurbronnen mag bedragen.

7. Samenvatting

“Er moet sprake zijn van een aanvaardbaar geurhinderniveau”

Factsheet Gezondheid

1. Inleiding

Deze factsheet gaat over het thema gezondheid. Gezondheid is een zeer breed begrip waaronder veel onderwerpen (kunnen) vallen. De gezondheid van mensen kan beïnvloed worden door verschillende milieuaspecten, zoals lucht, geluid, geur maar ook door andere thema's zoals water, groen en sociale aspecten. Gezondheid kan ook op verschillende manieren positief worden beïnvloed. Denk hierbij aan het bevorderen van bewegen, natuur en groen, ruimte voor recreatie en sport, stilte en rust. Voor een deel van deze thema's zijn specifieke factsheets opgesteld waarin gezondheid meegenomen wordt. Deze factsheet is opgesteld voor het deel van 'gezondheid' dat niet valt onder de specifieke factsheets (zoals geluid en lucht).

2. Ambities

Definities, bestaande wetgeving en beleid

Definities

Gezondheid:

gezondheid is het vermogen van mensen zich aan te passen en een eigen regie te voeren, in het licht van fysieke, emotionele en sociale uitdagingen van het leven. Om dit mogelijk te moet de fysieke én sociale leefomgeving zo ingericht worden dat zo min mogelijk belemmeringen worden ervaren. Daarnaast dienen mensen die kwetsbaar zijn, zoals kinderen, ouderen en mensen met beperkingen, gefaciliteerd te worden om volwaardig in de maatschappij te participeren.

Wetgeving

Wet publieke gezondheid (Wpg)

Op basis van de Wet publieke gezondheid is de gemeente verantwoordelijk voor het bewaken, beschermen en verbeteren van de gezondheidssituatie van haar inwoners. Bij deze verantwoordelijkheid hoort het opstellen van een lokale nota met daarin prioriteiten op het gebied van volksgezondheid. Hieraan is gevolg gegeven door de Nota volksgezondheid 2015-2018 "De gezonde kracht van Den Haag" (zie gemeentelijk beleid). Op basis van de Wpg vraagt het college advies aan de GGD Haaglanden voordat besluiten worden genomen die belangrijke gevolgen hebben voor de publieke gezondheidszorg (art. 16 Wpg).

Gemeentelijk beleid

Nota volksgezondheid 2015- 2018 "De gezonde kracht van Den Haag (RIS 284021)

De Nota volksgezondheid bestrijkt een breed spectrum van het thema gezondheid. Het gaat hierbij onder andere om preventie met een aanpak gericht op vijf belangrijke gezondheidsthema's, het meedoen naar vermogen met een aanpak gericht op mensen die een verhoogd risico hebben om sociaal en/of maatschappelijk uit te vallen en de preventie van eenzaamheid. Het omgevingsplan is gericht op de fysieke leefomgeving. Bekeken vanuit dit oogpunt is in de nota de ambitie om een gezonde en stimulerende leefomgeving voor een gezonde leefstijl te bevorderen opgenomen. Hierbij kan gedacht worden aan een groene stimulerende leefomgeving die uitnodigt tot meer bewegen en meedoen aan het maatschappelijk verkeer zoals het ontmoeten in de buitenruimte en de woonomgeving en het bevorderen van een gezonde schoolomgeving (zowel in school als op schoolpleinen).

Gezondheidsmonitor 2014

Voor het opstellen van de lokale nota volksgezondheid is inzicht in de Haagse gezondheidssituatie essentieel. Hiervoor is de Gezondheidsmonitor 2014 van de GGD Haaglanden een belangrijk instrument en verschijnt eens in de vier jaar. Hierin zijn gegevens over de Haagse gezondheidssituatie verzameld en geanalyseerd.

Overig

De GGD Haaglanden adviseert regelmatig over recente ontwikkelingen en actuele inzichten op het gebied van gezonde planvorming. Dit kan gericht zijn op een specifiek onderwerp, zoals het recente advies in het kader van luchtkwaliteit ten behoeve van het actieplan luchtkwaliteit of een breder karakter hebben. GGD Haaglanden heeft enkele jaren geleden de werkwijzer "Gezondheid in planvorming" opgesteld. In deze werkwijzer is een overzicht opgenomen van verschillende thema's die belangrijk (kunnen) zijn voor een gezonde inrichting van de leefomgeving. Naast de werkwijzer heeft de GGD Haaglanden een aantal themabladen opgesteld voor de volgende onderdelen: binnenmilieu, geluid, groen, luchtkwaliteit en beweging. Op deze factsheet wordt nader ingegaan op deze onderdelen voorzover deze relevant zijn in het kader van het omgevingsplan en het gaat om door de gemeenteraad vastgesteld beleid. In aanvulling op deze factsheet heeft de GGD Haaglanden in het kader van het voorontwerp-omgevingsplan een nader advies uitgebracht welke maatregelen en/of mogelijkheden er zijn om een gezonde leefomgeving te bereiken.

Binnenmilieu:

Mensen brengen gemiddeld 90% van de tijd binnen door, waarvan 70% in hun eigen woning. Een gezond binnenmilieu is dus van belang. Speciale aandacht is nodig voor mensen met luchtwegaandoeningen of hart- en vaatziekten. Zij hebben meer kans op gezondheidsklachten als gevolg van het binnenmilieu. De belangrijkste aspecten van een onvoldoende kwaliteit van het binnenmilieu zijn onvoldoende ventilatie, vochtproblemen, verbrandingsproducten, geluidoverlast, radon, kou, tocht en hitte. Voor het onderwerp geluidoverlast wordt verwezen naar het thema Geluid (hieronder). De GGD Haaglanden constateert dat het bouwbesluit onvoldoende garantie geeft voor een gezonde woning. Een van de instrumenten om een beter binnenmilieu te realiseren is het gebruik van het instrument GPR. De GPR is een instrument, waarmee prestaties in vijf thema's op gebouwniveau kunnen worden vastgesteld: energie, milieu (water, milieuzorg, materialen), gezondheid (geluid, luchtkwaliteit, thermisch comfort), gebruikskwaliteit en toekomstwaarde. De minimale eisen van het bouwbesluit leiden tot een GPR-score van 6. Op de factsheet Energie, klimaat en circulariteit en klimaat is meer informatie over dit instrument opgenomen.

Geluid:

De belangrijkste gezondheidseffecten van blootstelling aan geluid zijn (ernstige) hinder en (ernstige) slaapverstoring. Ook als voldaan wordt aan de wettelijke normen voor geluid (verkeer en industrie) kunnen gezondheidseffecten optreden. Geluidhinder wordt niet alleen bepaald door de hoogte van de geluidsbelasting, maar ook door zogenaamde niet-akoestische factoren, zoals individuele mogelijkheden om de blootstelling te beïnvloeden. Zeker bij lagere geluidsniveaus hebben deze niet-akoestische factoren ongeveer evenveel invloed op de hinderbeleving als het geluid zelf.

Groen

Een groene woonomgeving, met bomen, bloemen en andere beplanting, maakt de omgeving aantrekkelijk en levendig. Ook nodigt het uit tot spelen en bewegen (wandelen, fietsen, sporten) en tot sociaal contact. Groen in de leefomgeving bevordert het gevoel van welbevinden, het woonplezier, herstel van stress en van mentale vermoeidheid. Groen beïnvloedt ook indirect de gezondheid; omdat het schaduw geeft, een isolerende werking heeft en windhinder tegengaat, worden temperatuurschommelingen verminderd. Groen heeft dus veel positieve effecten op de gezondheid, maar kan in sommige gevallen nadelig zijn. Een dichte bomenrij langs een drukke straat

met bebouwing, kan de wind tegenhouden waardoor de luchtverontreiniging soms kan blijven hangen. Pollen van grassen en bomen kunnen allergische reacties oproepen. Ook de in het groen levende beestjes (eikenprocessierups of besmette teken) kunnen nadelige effecten hebben op de gezondheid. Bij de aanleg van groen kan het ontwerp zodanig worden vormgegeven dat de positieve effecten optimaal benut worden terwijl negatieve effecten voorkomen kunnen worden.

In de factsheets Openbare ruimte, Natuur en groen, Klimaat, energie en circulariteit en Sociale veiligheid wordt nader ingegaan op deze onderdelen en de daarvoor opgenomen ambities.

Luchtkwaliteit:

De kans op gezondheidseffecten van luchtverontreiniging is afhankelijk van de duur en de hoogte van de blootstelling. Zowel kortdurende hoge piekbelasting als langdurende blootstelling aan lagere concentraties kunnen leiden tot een kans op gezondheidseffecten. Het is aangetoond dat het verkeersgerelateerde mengsel van luchtverontreiniging kan leiden tot longfunctievermindering, toename van luchtwegklachten, toename van astma, verminderde leerprestaties bij kinderen, verhoogde gevoeligheid voor luchtweginfecties, hart- en vaatziekten en vervroegd overlijden. Ook als voldaan wordt aan de normen voor fijn stof en stikstofdioxide kunnen deze gezondheidseffecten optreden. Dit geldt in het bijzonder voor gevoelige groepen: kinderen, ouderen, zwangere vrouwen, mensen met luchtwegaandoeningen hart- en vaatziekten of suikerziekte. Deze groepen hebben daarom extra bescherming nodig. Onderzoek (WHO, 2013) geeft aan dat er ook een relatie is tussen de mate van luchtverontreiniging en het aantal gevallen van longkanker.

In de factsheet Luchtkwaliteit is nader op dit onderdeel ingegaan. De gemeente heeft in het actieplan Luchtkwaliteit 2015-2018 de ambitie opgenomen dat nieuwvestiging van gevoelige bestemmingen (zoals scholen, kinderdagverblijven, ziekenhuizen, verzorgingshuizen) niet is toegestaan binnen 50 meter van een bovengrondse drukke weg (> 10.000 mvt per etmaal) en binnen 300 meter van snelwegen.

Beweging:

In een omgeving die uitnodigt tot bewegen, neemt de lichamelijke activiteit toe. Lichamelijke activiteit heeft positieve effecten op de gezondheid met minder kans op overgewicht, depressie en angst. Daarnaast heeft een beweegvriendelijke omgeving ook invloed op het gevoel van ontspanning en op de woontevredenheid. Voor specifieke groepen is bewegen extra belangrijk: ouderen, mensen met een chronische aandoening en kinderen.

In de factsheets Openbare ruimte, Natuur en groen, Functionele infrastructuur wordt nader ingegaan op deze onderdelen en de daarvoor opgenomen ambities.

Geur:

De meeste geurstoffen zijn al te ruiken bij heel lage hoeveelheden en kunnen aanleiding zijn tot hinder en andere gezondheidseffecten en het dagelijkse leven kan erdoor beïnvloed worden (verplicht worden ramen te sluiten en niet thuis willen verblijven). Er bestaan geen gezondheidskundige normen voor geur, waardoor het niet eenvoudig is om te bepalen hoeveel geur gezondheidskundig gezien aanvaardbaar is. Een situatie wordt gezondheidskundig als goed beschouwd, als er geen of geen ernstige hinder is. Als dat wel het geval is, wordt afgewogen of de situatie aanvaardbaar is. De voornaamste geurbronnen die bij de GGD Haaglanden worden gemeld, zijn: bedrijfsmatige activiteiten (nagelstudio's, shishalounges en locaties met dieren) en houtstook van particulieren.

Er zijn verschillende indelingen in hinder en hoeveel als gezond beschouwd kan worden. Voor de GGD Haaglanden is de navolgende tabel bruikbaar (GGD-richtlijn geur 2015).

Hinderniveau	Hinder (%)	Ernstige hinder (%)
Streefwaarde	0	
Richtwaarde	12	0 – 3
Bovenwaarde	20	10

Dit houdt in dat bij minder dan 12% hinder en geen ernstige hinder de geursituatie in principe aanvaardbaar is; bij 12 - 20% hinder en minder dan 10% ernstige hinder moet de situatie worden onderzocht in samenwerking met de GGD Haaglanden; bij meer dan 20% hinder en/of meer dan 10% ernstige hinder is de geursituatie in principe onwenselijk.

In de factsheets Geur wordt nader ingegaan op dit onderdeel en de daarvoor opgenomen ambities.

Bodem:

Wat betreft de bodem is speciale aandacht nodig voor diffuse loodverontreiniging. In december 2015 heeft het RIVM het rapport Diffuse loodverontreiniging in de bodem gepubliceerd, waarin de meest recente informatie over de effecten van lood in de bodem wordt gepresenteerd. Hierin wordt aangegeven dat al bij lage concentraties lood in de bodem effecten kunnen optreden op de gezondheid van jonge kinderen in de leeftijd van 0-6 jaar. De blootstelling aan lood geschiedt bij deze jonge kinderen via hand-mondcontact.

Deze uitkomst is op zich niet nieuw en in het Haagse bodembeleid is altijd al rekening gehouden met de risico's van lood in de bodem, met name voor kleine kinderen. Nieuw is dat het RIVM concludeert dat de risico's al optreden bij lagere concentraties dan tot nu toe aangenomen en dat de tot nu toe gehanteerde landelijke normen onvoldoende bescherming bieden. Naar aanleiding van het RIVM-rapport is in een GGD-advies deze informatie vertaald in een beoordeling van de bodemkwaliteit vanuit gezondheidskundig perspectief met bijbehorende handelingsperspectieven. Voor nieuwe duurzame locaties met stadslandbouw en plaatsen waar kinderen spelen (op onbedekte grond) is het van belang dat grond minder dan 100 mg/kg ds lood bevat. Bij tijdelijke locaties is een specifiek GGD-advies gewenst op basis van bodemonderzoeken. Bij twijfel of onduidelijkheid kan gebruik worden gemaakt van bakken met schone aarde.

In de factsheets Bodem wordt nader ingegaan op dit onderdeel en de daarvoor opgenomen ambities.

Sectorale ambitie gezondheid

Hoewel sprake is van wetgeving op het gebied van gezondheid gaat het hier om zeer algemene uitgangspunten: het beschermen van de gezondheid en de veiligheid van haar inwoners. Het gaat hierbij om de norm een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving, zoals is opgenomen in artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. Dit vormt de ondergrens. Zo lang er geen sprake is van ontoelaatbare aantasting van de fysieke leefomgeving op het aspect gezondheid is er sprake van een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving. De ambitie voor de Binckhorst is het bevorderen van een gezonde en stimulerende leefomgeving voor een gezonde leefstijl.

3. Confrontatie A: Sectorale ambitie vs gebiedsvisie

In de gebiedsvisie is ten aanzien van het brede begrip gezondheid niets opgenomen. Omdat gezondheid echter een begrip is waar veel onderwerpen onder vallen wordt voor dit onderdeel naar de specifieke factsheets verwezen van veelal milieukundige thema's (geluid, luchtkwaliteit enz). Voor het onderdeel gezondheid is de sectorale beleidsambitie in overeenstemming met de gebiedsvisie.

4. Bestaande situatie (inclusief referentiesituatie)

Voor diverse omgevingsfactoren die van invloed zijn op de volksgezondheid, is de huidige en autonome situatie in beeld gebracht. De resultaten hiervan zijn beschreven op de factsheets van de desbetreffende thema's.

5. Confrontatie B: Sectorale ambitie vs huidige situatie

De geformuleerde ambitie is niet in strijd met de huidige situatie.

6. Borging in omgevingsplan

Op de factsheets van de thema's die van invloed zijn op het thema volksgezondheid, wordt specifiek ingegaan op regels die de ambities voor de diverse omgevingsfactoren borgen. Uitgangspunt is dat daarbij de normen zijn gevolgd die door de raad in de diverse beleidsnota's zijn vastgesteld.

Kansen om een gezonde en stimulerende leefomgeving voor een gezonde leefstijl te bevorderen, liggen met name in saldering. In dat kader kan meerwaarde onder andere gecreëerd worden op thema's die bijdragen aan een gezonde leefomgeving.

7. Samenvatting

Beleidsambitie gehele Binckhorst

"Het bevorderen van een gezonde en stimulerende leefomgeving voor een gezonde leefstijl."

Factsheet licht

1. Inleiding

Lichtvervuiling is de verhoogde helderheid van de nachtelijke omgeving door overmatig gebruik van kunstlicht. Lichthinder is de overlast die mensen, planten en dieren hiervan ondervinden. Het gaat daarmee bijvoorbeeld om hinder of schade door licht afkomstig van auto's (auto's die uit een uitrit komen en daarbij een haaks op de weg staande woning inschijnen), lichtmasten bij een sportvereniging (die hinderlijk/schadelijk kunnen zijn voor omliggende flora en fauna) of verlichting van gebouwen en/of installaties.

2. Ambities

Definities, bestaande wetgeving en beleid

Definities

Lichthinder: Een zodanige blootstelling aan kunstlicht in intensiteit en/of duur, dat daarvan hinder wordt ondervonden.

Wetgeving

Er is geen specifieke wetgeving voor lichthinder. Wel zijn in verschillende wetten en regelingen bepalingen over verlichting opgenomen op basis waarvan regulerend kan worden opgetreden. Bijvoorbeeld op basis van de Wet milieubeheer, het Activiteitenbesluit, de Monumentenwet 1988 en de Wet natuurbescherming.

De gemeente gaat bij de uitvoering van haar taken met betrekking tot het voorkomen van lichthinder in voorkomende gevallen uit van de 'Algemene Richtlijnen betreffende lichthinder' van de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde (NSVV). In deze richtlijn worden grenswaarden gesteld aan lichthinder bij omwonenden. De mate van lichthinder bij omwonenden is onder andere afhankelijk van het reeds aanwezige lichtniveau in de omgeving van de inrichting. Zo kan het lichtniveau in een landelijke omgeving heel anders zijn dan in een stedelijke omgeving. Omwille van een goede ruimtelijke ordening is gekozen voor een indeling in gebieden (omgevingszones), waarbij voor de verschillende perioden van de dag grenswaarden zijn opgesteld voor de verticale verlichtingssterkte bij omwonenden, de lichtsterkte van de armaturen en de oppervlakteluminantie van reclameafbeeldingen

Op grond van het Activiteitenbesluit geldt een zorgplichtbepaling voor inrichtingen. Daarnaast zijn voor sportterreinen en kassen specifieke voorschriften van kracht, voor deze inrichtingen hoeft daarom geen regeling in het omgevingsplan opgenomen te worden.

Gemeentelijk beleid

Er is geen specifiek gemeentelijk beleid op het terrein van lichthinder.

Sectorale ambitie lichthinder

Er is geen specifieke wetgeving voor lichthinder. Op grond van het algemene wettelijke criterium (zorg voor) een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving is lichthinder echter wel een thema dat moet worden betrokken in (ruimtelijke) planvorming. De ambitie voor het thema lichthinder is het voorkomen van ontoelaatbare lichthinder (strijd met de goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving).

3. Confrontatie A: Sectorale ambitie vs gebiedsvisie

In de gebiedsvisie is ten aanzien van lichthinder niets opgenomen. Dit betekent dat de hiervoor opgenomen sectorale ambitie niet aangescherpt hoeft te worden.

4. Bestaande situatie (inclusief referentiesituatie)

De Binckhorst kenmerkt zich op dit moment als een bedrijventerrein waarin (vrijwel) geen woningen voorkomen. Daarnaast is er in of rondom het plangebied uitsluitend sprake van stedelijk groen, met uitzondering van de stedelijke ecologische verbindingzone langs de Maanweg. De Maanweg is een stedelijke weg, die op een voor een stad gebruikelijke wijze is verlicht. Op de factsheet 'Natuur en Groen' wordt ingegaan op de flora en fauna in de Binckhorst.. Op dit moment is er geen sprake van ontoelaatbare lichthinder.

5. Confrontatie B: Sectorale ambitie vs huidige situatie

De geformuleerde ambities zijn in lijn met de huidige situatie.

6. Borging in omgevingsplan

Ter invulling van de ambitie voor het thema 'licht' is in het omgevingsplan de algemene randvoorwaarde opgenomen dat initiatiefnemers van nieuwe ontwikkelingen er rekening mee houden dat geen onevenredige lichthinder wordt veroorzaakt of ervaren. Deze regel is uitgewerkt in een beleidsregel. In deze beleidsregel wordt (ten tijde van de vaststelling van het omgevingsplan) onder meer verwezen naar de 'Algemene Richtlijnen betreffende lichthinder'.

7. Samenvatting

Ambitie Binckhorst:

"Het voorkomen van ontoelaatbare lichthinder (strijd met de goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving)."

Factsheet Luchtkwaliteit

1. Inleiding

In deze factsheet wordt ingegaan op het thema luchtkwaliteit. Het gaat daarbij om de eventuele nadelige gevolgen die verbonden zijn aan stoffen in de lucht. Voor dit thema is zowel wetgeving als gemeentelijk beleid relevant.

2. Ambities

Definities, bestaande wetgeving en beleid

Definities

Luchtkwaliteit:

De aan- of afwezigheid in de buitenlucht van vaste, vloeibare of gasvormige stoffen, die op zichzelf dan wel tezamen of in verbinding met andere stoffen nadelige gevolgen voor het milieu kunnen veroorzaken.

Gevoelige bestemming:

Een gebouw, geheel of gedeeltelijk bestemd of in gebruik:

- ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen,
- ten behoeve van kinderopvang,
- als verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis,
- ten behoeve van een combinatie van functies zoals hiervoor genoemd.

NO₂:

Stikstofdioxide als gas in de omgevingslucht aanwezig.

PM_{2,5}:

Ultrafijn stof. In de lucht zich als gas gedragende vaste deeltjes met een deeltjesdiameter van 2,5 µm of minder.

PM₁₀:

Fijn stof. In de lucht zich als gas gedragende vaste deeltjes met een deeltjesdiameter van 10 µm of minder.

Omgevingshinder:

Hinder van bedrijven, waaronder onder meer geluid- en geurhinder en luchtkwaliteit wordt begrepen.

Wetgeving

Wet milieubeheer

De Nederlandse wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit in de buitenlucht vloeit voort uit Europese richtlijnen en is vastgelegd in titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm) en de onderliggende regelgeving in AMvB's (Algemene Maatregel van Bestuur) en Ministeriële regelingen.

De Wm biedt de volgende grondslagen waarmee kan worden onderbouwd dat een plan voldoet aan

de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit:

- het project leidt niet tot overschrijding van grenswaarden (art. 5.16, 1ste lid, onder a, Wm);
- indien er sprake is van een verslechtering van de luchtkwaliteit, maar er:
 - ten gevolge van het project per saldo sprake is van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of de concentratie gelijk blijft (art. 5.16, 1ste lid, onder b, sub 1, Wm);
 - ten gevolge van een door het project optredend effect of een met het plan samenhangende maatregel per saldo sprake is van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of de concentratie gelijk blijft (art. 5.16, 1ste lid, onder b, sub 2, Wm);
- het plan draagt niet in betekende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit (art. 5.16, 1ste lid, onder c, Wm);
- het project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of is in elk geval niet strijdig met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (art. 5.16, 1ste lid, onder d, Wm).

Wanneer een plan voldoet aan één of meerdere van de bovenstaande grondslagen, vormt luchtkwaliteit geen belemmering voor realisatie van het plan.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Het NSL is oorspronkelijk opgezet om economische ontwikkelingen de ruimte te geven en daarnaast toch overal in Nederland tijdig (binnen de verkregen derogatietermijn) te voldoen aan de Europese grenswaarden voor de luchtkwaliteit, welke zijn opgenomen in bijlage 2 van de Wm. Momenteel biedt het NSL samen met de Monitoringstool het instrumentarium om de luchtkwaliteit te monitoren en de grenswaarden blijvend in acht te nemen. De looptijd van het NSL is inmiddels verlengd tot aan het inwerkingtreden van de Omgevingswet.

Het NSL bevat niet alleen maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren, maar ook alle ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele plannen die de luchtkwaliteit kunnen verslechteren. Het NSL laat zien dat de effecten van de maatregelen voldoende groot zijn om de verslechtering als gevolg van deze ruimtelijke ontwikkelingen te compenseren.

De Binckhorst is in het NSL opgenomen als gemengd gebied met een aanvullend programma van 70.730 m² kantoren, 86.000 m² bedrijfsruimten, 98.750 m² overige voorzieningen en 4.547 woningen (tot en met 2020).

Grenswaarden

De concentraties van stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2.5}) zijn in de Nederlandse situatie het meest kritisch ten opzichte van de normen. De overige stoffen uit de Wm zijn in Nederland niet kritisch ten aanzien van de normen. Dit geldt voor zowel totale concentraties in Nederland (Mooibroek et al., 2013) als de concentraties specifiek langs wegen (Keuken, M.P. et al, 2008). In tabel 1 zijn de luchtkwaliteitseisen voor de stoffen NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} samengevat.

Tabel 1: Grenswaarden NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} uit bijlage 2 van de Wet milieubeheer

Pollutant	Criterium	Grenswaarde (µg/m ³)
Stikstofdioxide (NO ₂)	Jaargemiddelde concentratie	40
	Uurgemiddelde concentratie (max maximaal 18 keer per jaar worden overschreden)	200
Fijn stof (PM ₁₀)	Jaargemiddelde concentratie	40
	Uurgemiddelde concentratie (max maximaal 18 keer per jaar worden overschreden)	50
Ultrafijn stof (PM _{2,5})	Jaargemiddelde concentratie	25

Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

Op 15 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) in Staatsblad nr. 14 gepubliceerd. Het besluit trad op 16 januari 2009 in werking. Deze AMvB beperkt de vestiging van 'gevoelige bestemmingen' in de nabijheid van provinciale en rijkswegen. Dit heeft consequenties voor de ruimtelijke ordening.

Het besluit richt zich op bescherming van mensen die verhoogd gevoelig zijn voor fijn stof (PM₁₀ en PM_{2.5}) en stikstofdioxide (NO₂). Dit zijn vooral kinderen, ouderen en zieken. Het besluit maakt gebruik van zones gemeten vanaf de rand van de weg. Zij zijn aan weerszijde 300 m breed bij rijkswegen en 50 m bij provinciale wegen.

Het totaal aantal mensen dat hoort bij een 'gevoelige bestemming' mag niet toenemen als de grenswaarden voor PM₁₀ of NO₂ (dreigen te) worden overschreden. Op zo'n plek mag bijvoorbeeld een school zich niet vestigen. Bij uitbreidingen van bestaande gevoelige bestemmingen mag het totale aantal blootgestelden eenmalig maximaal 10 % toenemen.

Is (dreigende) normoverschrijding niet aan de orde, dan is er geen bouwverbod voor gevoelige bestemmingen binnen de zones. Wel moet in die situaties de locatiekeuze goed worden gemotiveerd; dat gebeurt in de context van goede ruimtelijke ordening.

De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn gevoelige bestemming: scholen, kinderdagverblijven, en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Van doorslaggevend belang is de (voorzien) functie van het gebouw en het bijbehorende terrein. In de context van dit besluit worden ziekenhuizen, woningen en sportaccommodaties niet als gevoelige bestemming gezien.

Het Besluit gevoelige bestemmingen benadrukt het belang van een 'goede ruimtelijke ordening'. Dat uitgangspunt blijft onverkort gelden. Het besluit vervangt dat dus niet. Mensen met een verhoogde gevoeligheid bevinden zich niet meer in bepaalde (nieuwe) situaties waar de luchtkwaliteit niet voldoet aan de grenswaarden. Het besluit waarborgt dat.

Gemeentelijk beleid

Actieplan luchtkwaliteit Den Haag

Conform het Besluit luchtkwaliteit 2005 geeft het Actieplan luchtkwaliteit Den Haag 2015 – 2018 (RIS 283356) aan welke maatregelen de gemeente gaat nemen om te gaan voldoen aan de normen voor luchtkwaliteit. Op grond van dit gemeentelijke beleid worden in beginsel geen gevoelige groepen als ouderen en kinderen gehuisvest langs drukke wegen (uitgezonderd woningen). Dit zijn wegen met een intensiteit van meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal.

Gebiedsgericht Milieubeleid (2005, RIS 127626)

Het gebiedsgericht milieubeleid beschrijft welke milieukwaliteit op welke plek gewenst is. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen gebiedstypen. De Binckhorst is in zijn geheel aangewezen als gebiedstype werken. Deze indeling is – gelet op de transformatieopgave – niet meer actueel. Gelet op de uitgangspunten van de Gebiedsaanpak Binckhorst (zie verder onder confrontatie A) wordt aansluiting gezocht bij een tweetal andere gebiedstypen. Voor de Trekvlietzone is het gebiedstype “Gemengd Wonen” het meest van toepassing. Dit gebiedstype kent een beperkte mate van functiemenging. De belangrijkste functie is wonen en de voorzieningen in het gebied staan in beginsel ten dienste van het gebied zelf. Daarnaast zijn er ook bedrijven aanwezig die zich met hun activiteiten op de rest van de stad richten. Van het beperkte verzorgingsgebied hebben zij echter een geringe verkeer aantrekkende werking en veroorzaken ze weinig overlast voor de omgeving. Voor de overige deelgebieden is het gebiedstype “Gemengd Werken” het meest van toepassing. In deze gebieden zijn alle stedelijke functies gecombineerd: wonen, werken en recreëren. Het accent ligt op de economische en recreatieve functies, daarnaast wordt er gewoond.

Het gebiedsgericht milieubeleid maakt onderscheid tussen drie verschillende ambitieniveaus:

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

Ten aanzien van het aspect lucht zijn de volgende ambitieniveaus van toepassing:

“Gemengd Wonen”: ambitieniveau Extra

- Handhaving van de bestaande niveaus voor stikstofdioxide;
- Concentratie lager dan $38 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor stikstofdioxide;
- Maximaal 35 x overschrijding van het 24-uurs gemiddelde voor fijn stof;
- Jaargemiddelde concentratie lager dan $38 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor fijn stof.

“Gemengd Werken”: ambitieniveau Basis

- Vanaf 2010 voldoen aan de grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor stikstofdioxide;
- Maximaal 35 x overschrijding van het 24-uurs gemiddelde voor fijn stof;
- Jaargemiddelde concentratie voldoen aan grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor fijn stof;

Sectorale ambitie

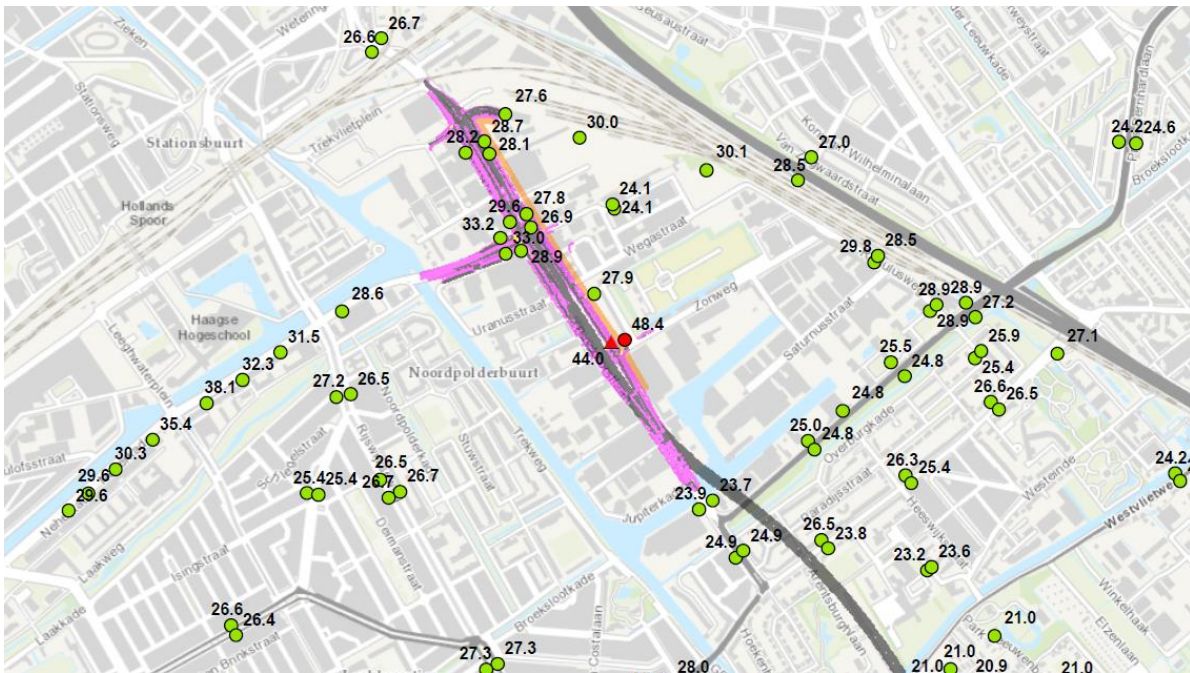
De ambitie ten aanzien van de luchtkwaliteit voor de hele Binckhorst is dat er geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd langs drukke doorgaande wegen. Daarnaast geldt voor de Trekvlietzone de ambitie voor “Gemengd Wonen” uit het Gebiedsgericht milieubeleid in combinatie met de wettelijke grenswaarde voor ultrafijn stof. Voor de overige deelgebieden gelden de wettelijke grenswaarden.

3. Confrontatie A: Sectorale ambitie vs gebiedsvisie

In de gebiedsvisie is ten aanzien van luchtkwaliteit geen specifieke ambitie opgenomen.

4. Bestaande situatie

Bij het vaststellen van het omgevingsplan Binckhorst wordt de situatie na ingebruikname van de Rotterdamsebaan als uitgangssituatie gebruikt. Het bestemmingsplan voor de Rotterdamsebaan is op 17 oktober 2013 vastgesteld. Ten behoeve van dit bestemmingsplan is de invloed van de Rotterdamsebaan berekend, bovenop de achtergrondconcentratie en overige lokale bijdragen. De berekeningen richten zich op het peiljaar 2020. Uit dit onderzoek blijkt dat ter hoogte van de tunnelmond, aan de noordzijde, op een afstand van 10 meter van de rand van de weg een stikstofdioxideconcentratie van $44 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als jaargemiddelde optreedt. Bestaande gevoelige objecten ter hoogte van de tunnelmond (het zogenoemde Vestiablok) zijn inmiddels geamoveerd. Op 40 meter van de rand van de weg daalt deze tot onder de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als jaargemiddelde concentratie. Op enige afstand (ongeveer 40 meter) noordwaarts daalt de jaargemiddelde concentratie tot onder de $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Uit het onderzoek blijkt tevens dat in de toekomstige situatie wordt voldaan aan het maximaal aantal overschrijdingsdagen voor de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie. Ook blijkt daaruit dat de grenswaarden voor fijnstof en ultrafijnstof ruimschoots worden onderschreden. Uit het onderzoek blijkt dat de stikstofdioxideconcentratie maatgevend is voor de kwaliteit van de luchtkwaliteit binnen het plangebied. In de bijgevoegde figuur zijn de immisieconcentraties stikstofdioxide in de 'bestaande' situatie weergegeven binnen het plangebied.



Wat betreft de etmaalintensiteit op de wegen binnen het plangebied wordt opgemerkt dat deze op de Binckhorstlaan, de Spoorboogweg, de Verlengde Regulusweg, de Maanweg en de Mercuriusweg hoger ligt dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal. De intensiteit op de Binckhorstlaan, de Spoorboogweg, de Verlengde Regulusweg, de Maanweg en de Mercuriusweg ligt zodanig hoog dat langs deze wegen in beginsel geen gevoelige groepen zoals ouderen en kinderen gehuisvest mogen worden.

5. Confrontatie B: Sectorale ambitie vs huidige situatie

Uit de beschrijving van de bestaande situatie kan worden opgemaakt dat binnen het plangebied – met uitzondering van het gebied direct ten noordoosten van de tunnelmond – aan de beleidsambitie

wordt voldaan. Voor het gebied direct ten noordoosten van de tunnelmond geldt dat de wettelijke grenswaarde wordt overschreden. Om die reden zijn bestaande gevoelige objecten reeds geamoveerd. In dit deel van het plangebied zijn geen nieuwe gevoelige objecten en woningen mogelijk. Dit is reeds geborgd doordat voor nieuwe gevoelige bestemmingen en woningen moet worden voldaan aan de wettelijke grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

6. Borging in omgevingsplan

Voor de Binckhorst wordt aangesloten bij de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en om die reden zijn geen specifieke luchtkwaliteitsnormen opgenomen in het omgevingsplan. Om invulling te geven aan de ambitie om geen gevoelige bestemmingen langs drukke doorgaande wegen te vestigen, is ten aanzien van maatschappelijke diensten bepaald dat deze zich niet binnen een zone van 50 meter langs drukke doorgaande wegen en een zone van 300 meter langs snelweg A12/Utrechtsebaan mogen vestigen.

7. Samenvatting

Ambitie Binckhorst:

“geen gevoelige bestemmingen langs drukke doorgaande wegen en voldoen aan wettelijke grenswaarden uit de Wet milieubeheer ”

Ambitie Trekvlietzone:

“voldoen aan grenswaarden uit het gebiedsgericht milieubeleid type “Gemengd Wonen”

Factsheet Maatschappelijke voorzieningen

1. Inleiding

In deze factsheet wordt ingegaan op het thema maatschappelijke voorzieningen. Het gaat daarbij om niet commerciële voorzieningen (bijvoorbeeld onderwijs en sportvoorzieningen) dan wel commerciële voorzieningen met een maatschappelijke functie, zoals kinderopvang.

2. Ambities

Definities, bestaande wetgeving en beleid

Definities

Maatschappelijke Voorzieningen

niet-commerciële voorzieningen dan wel commerciële voorzieningen met een maatschappelijke functie zoals: medische en paramedische voorzieningen, onderwijs, welzijnsvoorzieningen, kinderopvang en sport.

Kinderopvang

het bedrijfsmatig en anders dan om niet verzorgen, opvoeden en bijdragen aan de ontwikkeling van kinderen tot de eerste dag van de maand waarop het voortgezet onderwijs voor die kinderen begint'.

Peuterspeelzaalwerk

de verzorging, opvoeding en het bijdragen aan de ontwikkeling van kinderen uitsluitend bestemd voor kinderen vanaf de leeftijd van twee jaar tot het tijdstip waarop die kinderen kunnen deelnemen aan het basisonderwijs.

Medische en paramedische voorzieningen:

een instelling zoals een ziekenhuis, kliniek, gezondheidscentrum, centrum voor dagbehandeling, algemene en categorale psychiatrische ziekenhuizen, zwakzinnigeninrichtingen, inrichtingen voor zintuiglijk gehandicapten, medische kindertehuizen, medische kleuterdagverblijven en sanatoria.

Welzijnsvoorzieningen

voorzieningen op het gebied van maatschappelijk welzijn, kunst en sociaal cultureel werk. Niet: gebruikersruimten ten behoeve van een drugsvoorziening.

Wetgeving

De Wet op de Kinderopvang stelt onder meer ruimtelijke eisen aan locaties voor kinderopvang. Voor het overige is er geen specifieke fysiek-ruimtelijke wetgeving.

Beleid

Onderwijs

In de Haagse Educatieve Agenda 2014-2018 (RIS 268491) is opgenomen hoe het onderwijs in Den Haag de komende jaren verbeterd wordt. Het gaat om al het onderwijs: van peuterspeelzaal, basisschool, middelbaar onderwijs tot hoger en universitair onderwijs, vakopleiding en volwassenenonderwijs. De educatieve agenda is er op gericht om met de inzet van de rijks- en gemeentelijke middelen voor het onderwijs de samenwerking tussen gemeente en het onderwijsveld

vorm te geven. Een gezamenlijke verantwoordelijkheid aan te gaan voor de uitvoering van de gemaakte afspraken in de lokale educatieve agenda, met als kerndoel zorg te dragen voor een optimale ontwikkeling van de Hagenaars en de toekomst van de stad. Vanaf 2006 is de vierjarige lokale educatieve agenda het instrument voor het overleg met de besturen van het onderwijsveld, de kinderopvang en de (welzijns)organisaties voor het peuterspeelzaalwerk.

De Educatieve Agenda bestaat uit de volgende 10 doelen:

1. Uitstekende Leraren
2. Meer brede buurtscholen
3. Extra aandacht voor taal en rekenen
4. Eerst een diploma halen
5. Kans op een baan
6. Zorg die bij je past
7. Internationaal onderwijs
8. Ouders helpen kinderen slagen
9. Een goed schoolgebouw
10. Minder regels voor de school

Welzijn en zorg

De doelstellingen en uitgangspunten van het welzijnsbeleid zijn opgenomen in het meerjarenbeleidsplan maatschappelijke ondersteuning 'Zorg voor elkaar' 2011-2014 (RIS 180162).

Doel van het gemeentelijke welzijnsbeleid is dat Hagenaars actief deelnemen en voor elkaar klaarstaan, zich inzetten voor een ander, de buurt of een vereniging.

Het Meerjarenbeleidsplan heeft het karakter van een kadernota, waarin in grote lijnen de missie, hoofddoelen, centrale thema's en het financiële raamwerk worden geschetst. Het vormt daarmee de paraplu voor verschillende (nog op te stellen) uitvoeringsprogramma's, waarin de kaders per beleidsgebied worden vertaald in concrete doelen, activiteiten, tijdsfaseringen en financiële middelen.

De volgende hoofddoelen zijn geformuleerd:

1. Het bevorderen van de participatie van Hagenaars;
2. Het ondersteunen van de meest kwetsbare Hagenaars.

Bij participatie gaat het om het aanbieden van faciliteiten om deelname van Hagenaars in wijken en buurten én in stedelijke netwerken te bevorderen. Bij ondersteuning gaat het om het bieden van voorzieningen voor Hagenaars in kwetsbare posities, om zo zelfstandig mogelijk deel te kunnen nemen aan de samenleving.

Maatschappelijke voorzieningen

In het verlengde van de Wet Publieke Gezondheid (WPG) heeft de gemeente een taak in het realiseren van samenhang tussen diverse onderdelen van zorg- en dienstverlening, en moet zij zorgen voor voldoende toegankelijkheid van voorzieningen. Het is dus een taak van de gemeente om ervoor te zorgen dat in de stad voldoende aanbod van zorg aanwezig is en dat deze bereikbaar is voor bewoners.

Van gemeentewege wordt gestreefd naar multidisciplinaire samenwerking binnen de eerstelijnszorg. In iedere wijk is idealiter een centraal punt van zorg gesitueerd van waaruit naast zorg ook (zorg)informatie en (zorg)diensten kunnen worden geleverd.

Naast bovenstaande algemene (zorg)voorzieningen zijn er ook voorzieningen nodig voor burgers die minder bedeeld zijn. Niet alleen in economische zin maar vooral mensen die vanwege verstandelijke of fysieke beperkingen moeite hebben zelfstandig te wonen. Het is belangrijk om ook voor deze mensen woningen ter beschikking te hebben waar ze al dan niet met begeleiding kunnen wonen. Daarnaast is er behoefte aan voorzieningen waar deze mensen gezamenlijk onderdak kunnen vinden in de vorm van een opvang.

Cultuur

Het Meerjarenbeleidsplan Kunst en Cultuur, ook wel het Kunstenplan genoemd, beschrijft het Haagse cultuurbeleid voor een periode van 4 jaar. In het plan staat ook welke culturele instellingen een meerjarige subsidie van de gemeente krijgen. In het Kunstenplan 'Ruimte voor de spelende mens' (RIS 295007) wordt op hoofdlijnen richting gegeven aan het kunst- en cultuurbeleid in de periode 2017-2020.

In 2017 tot en met 2020 legt de gemeente het accent op:

- talentontwikkeling en artistieke vernieuwing
- publieksbereik (kunst voor meer groepen Hagenaars)
- het creëren van een goed makersklimaat

Specifiek voor de Binckhorst is opgenomen dat buiten het centrumgebied onder meer de Binckhorst steeds belangrijker is geworden voor het culturele veld. Met name in de Binckhorst liggen kansen. Dit gebied in transitie is door zijn ruige rafelrandsfeer met leegstaande bedrijfscomplexen aantrekkelijk voor kunstenaarsinitiatieven en jonge cultuurondernemers. Culturele initiatieven spelen een belangrijke rol in het opnieuw op de kaart zetten van deze gebieden.

Daarnaast heeft de raad de Update Notitie Broedplaatsen, Beleidsverkenning en Beleidskader 2015-2020 (RIS 282302) vastgesteld. Dit beleid is een update van de in 2005 vastgestelde Notitie Broedplaatsen. Het in deze notitie opgenomen accommodatiebeleid voorzagt in het beschikbaar stellen van goedkope werkruimte in gemeentelijke panden waarvoor (tijdelijk) geen bestemming was om zo ruimte te bieden voor broedplaatsen en kunstenaarsinitiatieven die van belang zijn voor het innovatieve- en maakklimaat in Den Haag. In de laatste jaren is de capaciteit van deze goedkope werkruimtes afgenomen, terwijl de behoefte aan deze goedkope werkruimtes groot is. De Update Notitie Broedplaatsen voorziet in een herziene aanpak om het aantal goedkope werkruimtes voor kunstenaars(groepen) en creatieve ondernemers op peil te houden.

In de Update wordt aangegeven dat broedplaatsen een aanjaagfunctie hebben om de leefbaarheid en sociale kwaliteit in en identiteit van wijken met een matig imago of herstructureringsgebieden in de stad te vergroten. Als voorbeeld wordt de Binckhorst genoemd, waar de vele culturele en creatieve plekken zoals Bink 36, PIP, Billytown, De Besturing en de Caballero Fabriek samen met het l'M Binck festival, bijdragen aan de karakteristieke uitstraling van het gebied.

Ook met het coalitieakkoord 2014-2018 'Vertrouwen op Haagse kracht' (RIS 273442) wordt ingezet op het investeren in het creatief en innovatief klimaat. Dat is ook goed voor de creatieve- en maakindustrie.

Sport

De nota "Den Haag sportief in beweging. Sport maakt Den Haag sterker" is op 2 juli 2015 vastgesteld door de gemeenteraad (RIS 283153). Deze nota bevat een lange termijnvisie tot 2030, maar ook ambities voor de periode 2015-2018. De Haagse sport staat er al goed voor, maar de ambities liggen hoger. De gemeente wil de kracht van sport optimaal benutten en stimuleren door ervoor te zorgen dat sport aantrekkelijk, toegankelijk en bereikbaar is voor alle Hagenaars; een leven lang.

Om dat te bereiken is het van belang aan te sluiten op de wensen, behoeften en mogelijkheden van alle inwoners. Dit betekent dat drempels, die sommige groepen ervaren om te sporten, moeten worden weggenomen en dat er aansluiting wordt gezocht met andere terreinen, organisaties en maatschappelijke doelen.

Om dit mogelijk te maken, moeten inspanningen geleverd worden. In de nota zijn een aantal tactische bouwstenen benoemd, zoals 'verbinden en verenigen', 'ontplooiën van talenten', 'sport-inclusief denken', 'verenigingsport centraal' en 'identiteit en profilering'. Deze bouwstenen zijn echter geen onderdeel van de ruimtelijke ordening (en het bestemmingsplan) en zullen op andere wijze georganiseerd worden. De bouwstenen die ruimtelijk relevant kunnen zijn, zijn 'maatwerk en innovatie' en 'eigentijds sportvoorzieningenbeleid'.

1. Maatwerk en innovatie: de huidige samenleving - die zich kenmerkt door complexiteit, diversiteit en snelle veranderingen - vraagt om de inzet op slimme verbindingen en passende methoden die aansluiten bij de stad, bij specifieke organisaties en bij de wijk en zijn bewoners.
2. Eigentijds sportvoorzieningenbeleid: de verwachte bevolkingstoename in Den Haag vraagt om efficiënt ruimtegebruik. Dat betekent nadrukkelijke inzet op multifunctionele, duurzame en laagdrempelige sportvoorzieningen, op medegebruik en op sportief gebruik van buitenruimte. Indien efficiënter gebruik niet mogelijk is of niet voldoende ruimte biedt, zal een uitbreiding voor sport nodig zijn.

Met de hiervoor beschreven visie zijn er concrete ambities en actiepunten geformuleerd op drie strategische niveau's: de stad, de wijk en de vereniging. Op elk van deze drie strategische niveau's wil de gemeente de aanwezige, maar soms nog verborgen talenten en schatten aanspreken en optimaal tot hun recht laten komen. Het aantal inwoners van Den Haag stijgt de komende jaren verder en de gemeente wil dat de sportdeelname (aanzienlijk) toeneemt.

Sectorale ambitie Maatschappelijke voorzieningen

De kaders voor de ambitie voor de Binckhorst zijn met name gelegen in beleidsdocumenten. Er zijn geen wettelijke regels die harde grenzen leggen ten aanzien van dit thema. De ambitie voor de Binckhorst op dit thema is dat het niveau van maatschappelijke voorzieningen aansluit op de behoefte vanuit bewoners en ondernemers. Locaties van nieuwe maatschappelijke voorzieningen zijn zo gekozen dat zorg gedragen wordt voor een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving.

3. Confrontatie A: Sectorale ambitie vs gebiedsvisie

In de gebiedsvisie (specifiek de Gebiedsaanpak) is voor dit thema uitsluitend aangegeven dat voorzieningen die noodzakelijk zijn in een gemengd binnenstedelijk milieu momenteel niet meer urgent zijn. De realisatie hiervan op termijn mag niet onmogelijk worden gemaakt. De opgestelde sectorale ambitie past hierbij. Verder zijn er in de gebiedsvisie geen afwijkende of aanvullende ambities benoemd.

4. Bestaande situatie

Binnen de Binckhorst zijn diverse maatschappelijke voorzieningen aanwezig. Het gaat onder meer om:

- Het opleidingsinstituut van de politie aan de Wegastraat
- Opvang Leger des Heils afdeling welzijn en gezondheidszorg - afdeling ambulante begeleiding aan volwassenen, aan de Binckhorstlaan
- Scouting Rijswijkse Meeuwen-Watergeuzen aan de Binckhorstlaan 405

- Begraafplaats St. Barbara aan de Sint Barbaraweg
- Sleutelen voor jongeren, Orionstraat 10
- Roeivereniging Laak, aan de Binckhorstlaan 285
- MOOOF (dans, muziek, sport en beweging), aan de Binckhorstlaan 135 (deels)
- Kinderdagverblijf CompaNany, Maanplein 1-146
- Kinderdagverblijf Binckios, Maanweg 20
- Skatehal-Skatepark Sweatshop, Binckhorstlaan 271

Een volledig overzicht is opgenomen in bijlage 2 bij de regels van het omgevingsplan.

5. Confrontatie B: Sectorale ambitie vs huidige situatie

Op dit moment sluit het niveau van maatschappelijke voorzieningen aan op de behoefte van bewoners. De bestaande maatschappelijke voorzieningen betreffen, met uitzondering van de twee kinderdagverblijven, geen gevoelige functies. De locaties passen bij een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Het leegstaande gemeentelijk vastgoed biedt ruimte voor nieuwe initiatieven op het gebied van kunst en cultuur.

6. Borging in omgevingsplan

In het omgevingsplan is een aantal regels opgenomen om de ambities te borgen en tegelijkertijd rechtszekerheid te bieden voor zittende maatschappelijke voorzieningen:

- Voor bestaande functies zijn regels opgenomen om te borgen dat deze zijn toegestaan. In bijlage 2 bij de regels zijn de bestaande functies specifiek in beeld gebracht.
- Deze bestaande activiteiten kunnen zich binnen de grenzen van het plangebied vernieuwen of verplaatsen. Daarnaast is het verrichten van nieuwe activiteiten gericht op maatschappelijke diensten toegestaan. Voor nieuwe activiteiten gericht op het verlenen van maatschappelijke diensten zijn vanuit het thema ‘lucht’ voorwaarden verbonden (zie de factsheet ‘lucht’).

Daarnaast zorgen de randvoorwaarden vanuit andere thema’s er voor dat de locaties voor maatschappelijke voorzieningen passen bij een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving.

7. Samenvatting

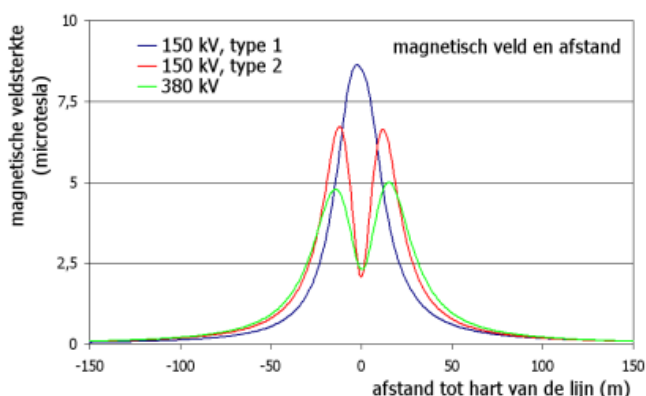
“Het niveau van maatschappelijke voorzieningen sluit aan op de behoefte vanuit bewoners en ondernemers. Locaties passen bij een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving”

Factsheet Magneetvelden

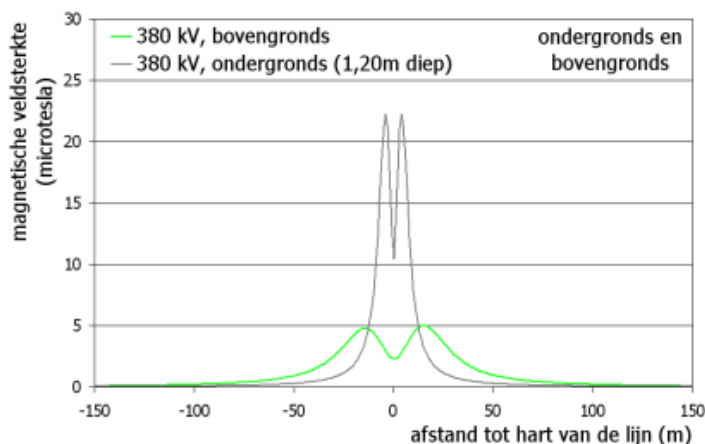
1. Inleiding

Nederland gebruikt hoogspanning van 380 kilovolt (kV), 220 kV, 150 kV, 110 kV en 50 kV. De spanning op de draden van een hoogspanningslijn veroorzaakt een elektrisch veld. Als er stroom door de draden loopt, is er ook een magnetisch veld.

De magnetische velden rond een hoogspanningslijn worden extreem-laagfrequente (ELF) velden genoemd omdat het Nederlandse elektriciteitsnet werkt met '50 hertz wisselstroom'. De sterkte van het magnetische veld in de buurt van een hoogspanningslijn hangt af van de stroom door de draden, de afstand tot de draden en de fasevolgorde van de draden. De magnetische veldsterkte wordt uitgedrukt in tesla of microtesla (één miljoenste deel van een tesla). De magnetische veldsterkte is het hoogst in het hart van de hoogspanningslijn op het punt waar de draden het laagst hangen. Daar bedraagt de veldsterkte op een meter boven maaiveld ongeveer 10 microtesla. Verder van de hoogspanningslijn neemt de magnetische veldsterkte af. De figuur geeft een voorbeeld van het verloop van de veldsterkte in de buurt van drie verschillende hoogspanningslijnen.



Als een bovengrondse hoogspanningsverbinding ondergronds wordt gebracht, veranderen de magnetische velden. De volgende figuur geeft weer hoe het magnetische veld (op één meter hoogte) verandert als een bovengrondse 380 kV-verbinding ondergronds wordt aangelegd. Direct boven de ondergrondse verbinding (afstand 0 meter in de figuur) neemt de magnetische veldsterkte toe, maar op wat grotere afstand ligt de veldsterkte van de ondergrondse verbinding onder die van de bovengrondse verbinding.



2. Ambities

Definities, bestaande wetgeving en beleid

Definities

Magneetveldzone:

de zone waar het jaargemiddelde magnetische veld hoger dan 0,4 microtesla is of in de toekomst kan worden.

Gevoelige functie:

functie waar kinderen langdurig verblijven, zoals woningen, scholen en kinderopvang.

Wetgeving

De Europese Unie heeft - in een aanbeveling (1999/519/EG) - een referentieniveau van 100 microtesla voor bescherming van leden van de bevolking vastgelegd. Deze waarde wordt in Nederland op voor het publiek toegankelijke plaatsen niet overschreden, ook niet in de buurt van hoogspanningslijnen.

Rijksbeleid

In 2005 is door het toenmalige ministerie van VROM geadviseerd om nieuwe situaties te voorkomen dat er *nieuwe situaties* ontstaan waarbij kinderen *langdurig verblijven* in het gebied rond bovengrondse hoogspanningslijnen waarbinnen het jaargemiddelde magneetveld hoger is dan 0,4 microtesla (*de magneetveldzone*). Het Ministerie heeft tevens de 'Handreiking voor het berekenen van de specifieke magneetveldzone bij bovengrondse hoogspanningslijnen' opgesteld.

Gemeentelijk beleid

Er is geen gemeentelijk beleid voor magneetveldzones. Wel wordt momenteel beleid ontwikkeld voor ondergrondse hoogspanningsverbindingen. Zo gauw dat beleid gereed is wordt dat vertaald in het omgevingsplan Binckhorst.

Sectorale ambitie magneetveldzones

Er is geen specifieke wettelijke grenswaarde voor magneetveldzones opgenomen. Daarom is alleen het algemene wettelijke criterium van toepassing zoals dat is opgenomen in artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet: (zorg voor) een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving.

Daarnaast is het rijksadvies voor bovengrondse hoogspanningslijnen van toepassing.

De ambitie voor het thema magneetveldzones is dat binnen magneetveldzones van bovengrondse hoogspanningsverbindingen geen nieuwe gevoelige functies mogelijk worden gemaakt.

3. Confrontatie A: Sectorale ambitie vs gebiedsvisie

In de gebiedsvisie is niets opgenomen over magneetveldzones of hoogspanningsverbindingen. Dit betekent dat de hiervoor opgenomen sectorale ambitie niet aangescherpt hoeft te worden.

4. Bestaande situatie (inclusief referentiesituatie)

Binnen de Binckhorst zijn geen bovengrondse hoogspanningsverbindingen aanwezig. Wel zijn er

twee ondergrondse 150.000 Volt hoogspanningsverbindingen aanwezig. Het gaat om één leiding gelegen onder het spoorwegemplacement aan de Regulusweg 73, langs de Binckhorstlaan (tot aan de kruising met de Mercuriusweg) en onder de Mercuriusweg richting Laak. De tweede leiding is gelegen onder de Wegastraat en Zonweg en loopt vervolgens richting Voorburg.

5. Confrontatie B: Sectorale ambitie vs huidige situatie

De gestelde ambitie heeft alleen betrekking op het realiseren van nieuwe gevoelige functies binnen de magneetveldzone van bovengrondse hoogspanningsverbindingen en is daardoor niet van toepassing op de huidige situatie.

6. Borging in omgevingsplan

Voor het thema magneetvelden is zoals hiervoor aangegeven geen specifieke wetgeving of gemeentelijk beleid. Daarom wordt uitsluitend de richtlijn uit de rijkshandreiking vertaald in het omgevingsplan. Er zijn op dit moment geen bovengrondse hoogspanningsverbindingen in de Binckhorst gelegen. Door in de regels over de aanleg van nieuwe hoofdinfrastructuur uitsluitend uit te gaan van ondergrondse hoofdinfrastructuur zijn nieuwe bovengrondse hoogspanningsverbindingen niet mogelijk.

7. Samenvatting

Ambitie Binckhorst:

“Binnen magneetveldzones van bovengrondse hoogspanningsverbindingen worden geen nieuwe gevoelige functies mogelijk gemaakt.”

Factsheet Natuur en groen

1. Inleiding

Deze factsheet bestaat uit de onderdelen natuur (natuurbescherming en natuurbeheer) en groen. Bij natuurbescherming en natuurbeheer gaat het om bescherming en waarborgen van (habitats van) flora en fauna en waardevolle natuurgebieden. Bij groen gaat het om stedelijk groen, dat onderdeel is van de stedelijke groene hoofdstructuur. Overig groen komt aan bod in de factsheet 'Openbare Ruimte'. Op dit thema zijn diverse wettelijke kaders en beleidsregels van toepassing die deze bescherming reeds waarborgen. Daarnaast is er gemeentelijk beleid om de gemeentelijke ecologische zones en gebieden zoveel mogelijk te waarborgen en te optimaliseren.

2. Ambities

Definities, bestaande wetgeving en beleid

Definities

Ecologische waarde:

de vanuit natuurbescherming en natuurbeheer te behouden en te beschermen waardevolle gebieden, flora en fauna.

Ecologische verbindingzone:

Een ecologische verbindingzone is een verbinding tussen natuurgebieden (met nieuwe of herstelde natuur) die deel uitmaken van de ecologische of stedelijke groene hoofdstructuur. Ecologische verbindingzones worden aangelegd om het migreren van dieren en planten tussen natuurgebieden mogelijk te maken (uitwisseling van genen).

Stedelijke groene hoofdstructuur:

de gebieden die vanuit stedelijk, provinciaal, nationaal of Europees opzicht zulke grote waarden en betekenissen hebben dat deze duurzaam in stand moeten worden gehouden; een duurzame Stedelijke Groene Hoofdstructuur, met alle daarin vervatte functies, is van groot belang voor de kwaliteit, de beleving en de gebruiksmogelijkheden van de stad.

Wetgeving

Wet natuurbescherming

Op 1 januari 2017 is de nieuwe Wet natuurbescherming in werking getreden. Deze wet vervangt de voormalige Natuurbeschermingswet 1998, Flora- en faunawet en Boswet. Hierna worden de relevante delen van de Wet toegelicht.

Gebiedsbescherming: Natura 2000

In hoofdstuk 2 van de Wet natuurbescherming zijn de bepalingen voor wat betreft gebiedsbescherming vastgelegd. De regels hebben als doel het beschermen en in stand houden van natuurgebieden met bijzondere of kwetsbare waarden. Hiermee zijn internationale verplichtingen uit de Vogelrichtlijn (VR) en Habitatrichtlijn (HR), maar ook verdragen als bijvoorbeeld het Verdrag van Ramsar (Wetlands) in nationale regelgeving verankerd. Elk Natura 2000-gebied wordt aangewezen door middel van een aanwijzingsbesluit. In dit besluit wordt, behalve onder andere de ligging van het gebied, vastgesteld welke natuurwaarden in dat gebied beschermd zijn, de zogeheten

instandhoudingsdoelen. Nederland past een vergunningstelsel toe bij de bescherming van Natura 2000-gebieden. Ontwikkelingen mogen niet tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken leiden dan wel, indien dit wel het geval is, moeten voldoen aan de zogenaamde ADC-criteria (zie hieronder).

Effecten op Natura 2000-gebieden worden beoordeeld aan de hand van de instandhoudingsdoelen die in de aanwijzingsbesluiten voor de betreffende gebieden zijn vastgesteld. Instandhoudingsdoelen betreffen zowel habitattypen als habitat- en vogelsoorten. De beoordeling start met een zogeheten Voortoets. Alleen als in een Voortoets significante effecten niet uitgesloten kunnen worden, is een passende beoordeling noodzakelijk. In het geval de passende beoordeling niet de zekerheid verschaft dat er geen sprake is van een aantasting van de natuurlijke kenmerken van het betrokken Natura 2000-gebied, moet de vergunning worden geweigerd, tenzij aan de 'ADC-criteria' voldaan wordt. Indien blijkt dat er werkelijk sprake is van mogelijk significant negatieve effecten dan kan alleen toestemming voor de activiteit gegeven worden als er geen alternatieven voor de activiteit zijn, er dwingende redenen van groot openbaar belang mee gediend zijn en de negatieve gevolgen gecompenseerd worden (de ADC-toets).

De Wet natuurbescherming kent geen beschermingsregime meer voor Beschermden Natuurmonumenten. Beschermden Natuurmonumenten die in Natura 2000-gebieden liggen worden via dat Natura 2000-regime reeds beschermd. Losliggende Beschermden Natuurmonumenten zijn niet meer beschermd.

Programma aanpak stikstof

Artikel 1.13 van de Wet natuurbescherming vormt de grondslag voor de verbinding tussen de Wet en het Programma Aanpak Stikstof (PAS). In het Besluit Natuurbescherming zijn de regels met betrekking tot de PAS in relatie tot de Wet natuurbescherming beschreven (hoofdstuk 2). Op 1 juli 2015 is de eerste PAS in werking getreden. Sindsdien wordt de PAS periodiek gewijzigd. De PAS steunt op twee pijlers om de doelen van Natura 2000-gebieden zeker te stellen: daling van stikstofdepositie en ecologische herstelmaatregelen. Als gevolg van de daling van de stikstofdepositie en de in het programma opgenomen herstelmaatregelen kunnen in en rondom de Natura 2000-gebieden economische activiteiten worden toegelaten die stikstofdepositie veroorzaken. Op termijn voorziet het programma met deze gebiedsspecifieke maatregelen in de verwezenlijking van de instandhoudingsdoelstellingen voor de voor stikstof gevoelige natuur in Natura 2000-gebieden en in de tussenliggende tijd in het voorkomen van verslechtering. De totale hoeveelheid stikstofdepositie die voor de groei van bestaande activiteiten en nieuwe economische ontwikkelingen beschikbaar is, is de zogenoemde 'depositieruimte'. Hiervan kan een gedeelte in de vorm van 'ontwikkelingsruimte' worden toegewezen aan nieuwe activiteiten. Voor projecten op de prioritaire projectenlijst is ontwikkelingsruimte gereserveerd. Prioritaire projecten zijn projecten van aantoonbaar nationaal of provinciaal maatschappelijk belang. De herontwikkeling van De Binckhorst is niet aangewezen als prioritair project. Dit betekent dat voor projecten in het gebied middels een AERIUS-berekening moet worden getoetst wat de stikstofdepositie als gevolg van het project is en of deze passend is binnen de nog beschikbare ontwikkelruimte (zie hiervoor Botsproef 2, opgenomen in de bijlage bij het OER).

De herontwikkeling van De Binckhorst is niet aangewezen als prioritair project. Dit betekent dat voor nieuwe projecten in het gebied de verplichting geldt om middels een AERIUS-berekening te toetsen of de stikstofdepositieverandering als gevolg van het project passend is binnen de nog beschikbare ontwikkelingsruimte. De toekenning van ontwikkelingsruimte in het PAS dient te worden aangevraagd middels een melding of middels een vergunningsaanvraag.

Soortenbescherming

Onder de Wet natuurbescherming bestaat de soortenbescherming uit drie delen: een apart beschermingsregime voor zowel Vogelrichtlijnsoorten (art. 3.1), Habitatrichtlijnsoorten (art. 3.5) als

'andere soorten' (art. 3.10). Voor ieder van deze regimes gelden afzonderlijke verbodsbepalingen.

Vogelrichtlijnsoorten

Het beschermingsregime voor Vogelrichtlijnsoorten heeft betrekking op de soorten, zoals aangeduid in artikel 1 van de Vogelrichtlijn. Dit betreft alle natuurlijk in het wild levende vogelsoorten op het Europese grondgebied. Voor vogelsoorten gelden de volgende verbodsbepalingen:

- het is verboden opzettelijk vogels te doden of te vangen;
- het is verboden opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels te vernielen of te beschadigen, of nesten weg te nemen;
- het is verboden eieren van vogels te rapen en deze onder zich te hebben;
- het is verboden vogels opzettelijk te storen.

Het laatste verbod is echter niet aan de orde indien kan worden onderbouwd dat de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort. Het bepalen of sprake is van een wezenlijke invloed is per soort en per situatie maatwerk. Ook kunnen provincies regels opnemen in de provinciale verordening of een actief soortenbeleid uitvoeren waardoor het mogelijk wordt om voor bepaalde soorten ontheffing van de verbodsbepalingen te verlenen.

De meeste vogelsoorten maken elk broedseizoen een nieuw nest of zijn in staat om een nieuw nest te maken. Deze vogelnesten voor eenmalig gebruik vallen alleen tijdens het broedseizoen onder de hiervoor beschreven verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming. Voor deze soorten is geen ontheffing nodig voor werkzaamheden buiten het broedseizoen. Buiten het broedseizoen mogen deze nesten worden verwijderd of verplaatst, tenzij in specifieke situaties er een ecologisch zwaarwegend belang is om nesten die normaliter niet jaarrond beschermd zijn toch jaarrond te beschermen. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn wanneer door een ingreep een groot deel van de nestgelegenheid van een bepaalde populatie dreigt te verdwijnen. Voor het verstoren van vogels (in het broedseizoen) is het verkrijgen van een ontheffing in principe niet mogelijk omdat bijna altijd een alternatief voorhanden is, namelijk werken wanneer geen broedende vogels aanwezig zijn. De Wet natuurbescherming kent geen standaardperiode voor het broedseizoen. Het gaat erom of er een broedgeval is.

De verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming zijn altijd relevant voor vogelsoorten met jaarrond beschermde nesten. Met inwerkingtreding van de Wet natuurbescherming is er geen verandering in deze bescherming ten opzichte van de voormalige Flora- en faunawet, of ten opzichte van de lijst van welke soorten tot deze categorie vallen. Dit zijn:

- nesten die buiten het broedseizoen worden gebruikt als vaste rust- en verblijfplaats (bijvoorbeeld: steenuil);
- nesten van koloniebroeders die elk broedseizoen op dezelfde plaats broeden en daarin zeer honkvast zijn of afhankelijk van bebouwing of biotoop (bijvoorbeeld: roek, gierzwaluw en huismus);
- nesten van vogels, zijnde geen koloniebroeders, die elk broedseizoen op dezelfde plaats broeden en daarin zeer honkvast zijn of afhankelijk van bebouwing (bijvoorbeeld: ooievaar, kerkuil en slechtvalk);
- vogels die jaar in jaar uit gebruik maken van hetzelfde nest en die zelf niet of nauwelijks in staat zijn een nest te bouwen (bijvoorbeeld boomvalk, buizerd en ransuil).

Voor overtreding van de verbodsbepalingen voor vogelrichtlijnsoorten is een ontheffing noodzakelijk. Een ontheffingsaanvraag voor deze groep soorten wordt getoetst aan drie criteria:

- er is sprake van een in of bij de wet genoemd belang;
- er is geen bevredigende andere oplossing (alternatief);
- doet geen afbreuk aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

Habitatrichtlijnsoorten

Het beschermingsregime voor Habitatrichtlijnsoorten heeft betrekking op in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn. De verbodsbepaling voor planten heeft betrekking op soorten (in hun natuurlijke verspreidingsgebied) uit bijlage IV, onderdeel b, bij de Habitatrichtlijn of bijlage I bij het Verdrag van Bern. Voor deze soorten gelden de volgende verbodsbepalingen:

- het is verboden dieren opzettelijk te doden of te vangen;
- het is verboden dieren opzettelijk te verstoren;
- het is verboden eieren opzettelijk te vernielen of te rapen;
- het is verboden de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren te beschadigen of te vernielen;
- het is verboden planten opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.

Als deze verbodsbepalingen voor deze soorten worden overtreden, moet een ontheffing van de Wet natuurbescherming worden aangevraagd. Een ontheffingsaanvraag voor deze groep soorten wordt getoetst aan drie criteria:

- er is sprake van een in of bij de wet genoemd belang;
- er is geen bevredigende andere oplossing (alternatief);
- doet geen afbreuk aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

'Andere soorten'

Het beschermingsregime voor de 'andere soorten' heeft betrekking op de soorten uit bijlage A en B bij de Wet natuurbescherming. Hierin zijn lijsten met overige plant- en diersoorten opgenomen die buiten de Vogel- en Habitatrichtlijn om, nationaal beschermd worden. Voor deze soorten gelden de volgende verbodsbepalingen:

- het is verboden dieren opzettelijk te doden of te vangen;
- het is verboden de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen;
- het is verboden vaatplanten opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.

Binnen de soortenlijsten in bijlage A en B bij de nieuwe wet is geen onderscheid gemaakt tussen licht en zwaar beschermde soorten, zoals dat onder de voormalige Flora- en faunawet wel het geval was. Zowel het Ministerie van Economische Zaken als de afzonderlijke provincies zijn bevoegd om binnen deze lijsten soorten aan te wijzen waarvoor een vrijstelling geldt of waarvoor aangepaste voorwaarden gelden in het geval van een ontheffingsaanvraag.

Een ontheffing kan worden verleend indien wordt voldaan aan de volgende ontheffingscriteria:

- er is sprake van een in of bij de wet genoemd belang;
- er is geen bevredigende andere oplossing (alternatief);
- doet geen afbreuk aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

Toepassing gedragscodes

Voor een aantal soorten gold een vrijstelling voor artikel 8 tot en met 13 van de voormalige Flora- en faunawet, mits activiteiten worden uitgevoerd op basis van een door de Minister van Economische Zaken goedgekeurde gedragscode. Wanneer volgens een goedgekeurde gedragscode werd gewerkt, hoefde voor deze soorten geen ontheffing te worden aangevraagd. De Gedragscodes blijven na inwerkingtreding van de Wet natuurbescherming wel van toepassing, maar deze zullen wel geactualiseerd moeten worden (bijvoorbeeld door de verandering van soorten). Nieuw beschermde soorten, die niet in de gedragscodes zijn genoemd, vallen niet onder vrijstelling van de gedragscode. Totdat de gedragscodes zijn aangepast, moet voor deze soorten ontheffing worden aangevraagd. Daarnaast geldt dat er per provincie vrijstellingsregelingen zijn opgesteld.

Zorgplicht

In artikel 1.11 lid 1 en lid 2 van de Wet natuurbescherming is de zorgplicht beschreven: 'Een ieder neemt voldoende zorg in acht voor in het wild levende dieren en hun directe leefomgeving. Een ieder laat handelingen na, waarvan redelijkerwijs te vermoeden is, dat ze nadelig zijn voor in het wild levende dieren. Als dat nalaten in redelijkheid niet gevergd kan worden, dienen de gevolgen van dat handelen voor die dieren zoveel mogelijk voorkomen, beperkt of ongedaan gemaakt te worden'.

Natuur Netwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen de EHS: Ecologische Hoofd Structuur) is een netwerk van grote en kleine beschermde natuurgebieden en verbindingszones waarin de natuur voorrang heeft en wordt beschermd. Door natuur te verbinden blijft diversiteit behouden en verkleint de kans op uitsterven van soorten. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) wordt het rijksbeleid ten aanzien van de NNN kort uiteengezet. De SVIR is vastgesteld op 13 maart 2012 en is een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid. De SVIR vervangt een aantal beleidsdocumenten, waaronder de Nota Ruimte. De juridische borging van de NNN vindt deels plaats via het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). In titel 2.10 van de tweede tranche van het Barro zijn regels opgenomen over de wijze waarop het Rijk haar internationale verdragsverplichtingen op het vlak van biodiversiteit planologisch zeker wil stellen. Hierin worden regels gegeven met betrekking tot de begrenzing, het beschermingsregime en de wezenlijke kenmerken en waarden van een NNN-gebied. De invulling van de regels uit het Barro is echter gedecentraliseerd en ligt in de handen van de verschillende provincies.

Op grond van het Barro en het bestuursakkoord natuur leggen de provincies de begrenzing van de NNN vast in hun provinciale ruimtelijke verordeningen. Het is aan de provincies om eigen beleid op te stellen en, onder andere, een invulling te geven aan de wezenlijke kenmerken en waarden. Deze kenmerken en waarden (veelal vastgelegd in beheer- en natuurdoeltypen) van een NNN-gebied zijn van belang bij het bepalen of ruimtelijke initiatieven doorgang kunnen vinden. In beginsel geldt de regel dat geen bestemmingswijzigingen mogelijk zijn als daardoor de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied (per saldo) significant worden aangetast. Om te kunnen bepalen of de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied significant worden aangetast, moet het bevoegd gezag erop toezien dat hiernaar door de initiatiefnemer onderzoek wordt verricht. Om een zorgvuldige afweging te kunnen maken heeft de provincie de te behouden wezenlijke kenmerken en waarden per gebied gespecificeerd.

Gemeenlijk beleid

Gebiedsgericht milieubeleid (RIS 144782)

Het gebiedsgericht milieubeleid beschrijft welke milieukwaliteit op welke plek gewenst is. Er is een indeling van Den Haag gemaakt met gebieden van eenzelfde functie. Gebieden met eenzelfde functie behoren tot hetzelfde gebiedstype. Per gebiedstype is de gewenste milieukwaliteit vastgesteld. De gebiedsspecifieke kenmerken en de mogelijkheden bepalen de toekenning van de ambitie per milieudoel (waaronder geluid). Met het vaststellen van milieuambities 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.

De Binckhorst is in zijn geheel aangewezen als gebiedstype werken. Deze indeling is – gelet op de transformatieopgave – niet meer actueel. Gelet op de uitgangspunten van de Gebiedsaanpak Binckhorst kan aansluiting worden gezocht bij een tweetal andere gebiedstypen. Voor de Trekvlietzone is het gebiedstype “Gemengd Wonen” het meest van toepassing. Voor de overige

deelgebieden is het gebiedstype “Gemengd Werken” het meest van toepassing. In deze gebieden zijn alle stedelijke functies gecombineerd: wonen, werken en recreëren. Het accent ligt op de economische en recreatieve functies, daarnaast wordt er gewoond.

Het gebiedsgericht milieubeleid maakt onderscheid tussen drie verschillende ambitieniveaus:

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

“Gemengd Wonen”: Extra

Algemene omschrijving	Natuur over het algemeen ondergeschikt, op enkele plaatsen leidend bij ontwikkelingen
Plantsoenen, parken en groengebieden	Verhogen van de recreatieve gebruikswaarde van sportcomplexen en het verbeteren van de natuurwaarde van het bestaande groen
Waterlopen	Verbeteren van de natuurwaarde, ruimtelijke en landschappelijke betekenis van het groen langs waterlopen
Bomen	Versterken bomenstructuur

“Gemengd Werken”: Basis

Algemene omschrijving	Natuur ondergeschikt bij ontwikkelingen
Plantsoenen, parken en groengebieden	Groen dicht bij gebruikers en afgestemd op wensen van gebruikers In stand houden (en uitbreiden) groene trambanen
Waterlopen	Beschermen van muurvegetaties
Bomen	Beschermen bomenlijnen Beschermen bomen bovengronds en ondergronds Behoud monumentale bomen

Agenda Groen voor de Stad (RIS 294705)

Op 15 december 2016 is de Agenda groen voor de stad vastgesteld. Voorafgaand aan deze Agenda Groen was het groenbeleid al stevig verankerd in het beleidsplan ‘Groen kleurt de stad’ en de bijbehorende Stedelijke Groene Hoofdstructuur. Doorlopende inzet is nodig om de kwaliteit van het groen te behouden en aan te laten sluiten op de wensen en ontwikkelingen voor de stad van morgen. Den Haag groeit en de wensen en behoeften van mensen en bedrijven veranderen. Door de toenemende bevolking en het bijbehorende ruimtebeslag komt de leefkwaliteit in het algemeen en het groen in het bijzonder soms onder druk te staan. Daarnaast zijn er onzekerheden en ontwikkelingen die de stad in de toekomst sterk zullen kleuren. Het gaat hierbij om de klimaatopgave, veranderingen in mobiliteit en de toenemende impact van informatietechnologie.

Omdat Den Haag een aantrekkelijke stad wil blijven voor bewoners, bezoekers en bedrijven moeten er strategische keuzes worden gemaakt op het gebied van verdichting, vergroening en verduurzaming. De ambities zijn:

- Ruimte voor groen in en om de stad. Het Haags groen is historisch verweven in de structuur van de stad. De kwaliteit van het stedelijk groen wordt op de langere termijn gewaarborgd;
- Toegankelijkheid, gebruik en beleving van het groen. Door verandering van tijd en bevolkingssamenstelling ontstaan behoefte aan nieuwe vormen van gebruik en beleving van groen. De gebruiker staat centraal en de inrichting en het beheer worden afgestemd op de wensen van de gebruiker;
- Inrichting, beheer en onderhoud. In het kader van duurzaamheid worden randvoorwaarden aan het groen geformuleerd voor inrichting, beheer en onderhoud;
- Samen het groen beheren. Interactieve samspraak tussen gemeente en burger heeft het doel belanghebbenden bij de ontwikkeling en beheer van het groen in de stad te betrekken.

Kortom: groen kapitaal als basis voor een goede leefkwaliteit. Het inhoud geven aan de genoemde ambities en beleidsaanbevelingen voor het Haagse groen leidt tot een aantal concrete acties. Binnen deze veranderende context en met deze ambitie als leidraad heeft de gemeente een nieuw beleidsplan opgesteld: een agenda voor het Haagse groen.

Voor het Haagse Groen kunnen drie zones worden onderscheiden.

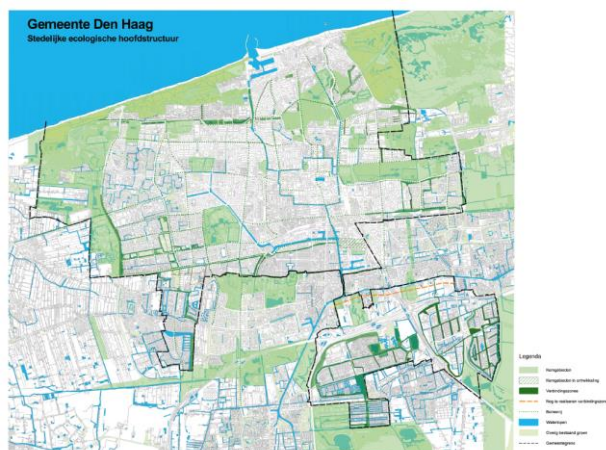
- de dichte stad;
- de halfopen stad;
- om de stad.

Het Haagse groen wordt gezien als een vorm van kapitaal met ecologische, maatschappelijke en economische waarde. Deze waarden zijn uitgewerkt in zes thema's: klimaat, biodiversiteit, gezondheid, ontspanning, imago ontwikkeling. In de nota en bijlagen is de stedelijke groene hoofdstructuur weergegeven en is een ontwikkelpad per zone uitgewerkt.

De Binckhorst valt binnen de zone 'de dichte stad'. In de dichte stad is de bebouwing dominant. Het groen is er schaars en vormt een (aangenaam) contrast met de gebouwde omgeving. Het aanwezige groen bestaat voornamelijk uit straatbomen, pleinen en buurtparken. Dit groen vormt de 'haarvaten' van het stedelijke stelsel: kleinschalig, maar daarom niet minder belangrijk.

Nota Ecologische Verbindingszones (RIS 159450)

In de Nota Ecologische Verbindingszones (2008-2018) 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. Voor de Binckhorst is de bomenrij langs de Trekvlies relevant en er loopt langs de Trekvlies vanuit het Groene Hart een groenblauwe verbinding (zie onderstaand). Tevens is in de nota een stadspark van 16 ha in de Binckhorst opgenomen. Ook de strook groen langs de Maanweg is een stedelijke ecologische verbindingszone.



Ambitie voor de Binckhorst (aan de Trekvlies): Groenblauwe verbindingen tussen stad en Groene Hart

Deze groenblauwe verbinding verbindt de stad met het Groene Hart en volgt de Haagse Trekvlies vanuit de stad richting knooppunt Ypenburg. Deze verbinding wordt gekenmerkt door water, groen en landschappelijke accenten, speciaal voor fietsers, wandelaars en watersporters. De Trekvlies heeft door zijn stenen kaden en scheepvaart een beperkte ecologische waarde, maar is wel de ecologische verbinding tussen de Trekvlies en de Broeksloot.

Nota Haagse Bomen 2008-2017 (RIS 152415)

In deze nota is aangegeven dat Den Haag streeft naar een duurzaam, divers, vitaal en veilig bomenbestand met een hoge ruimtelijke, sociale, ecologische, cultuurhistorische en architectonische belevingswaarde, dat een belangrijke bijdrage levert aan het woon-, werk- en leefmilieu in Den Haag. De beleidsthema's betreffen o.a. de evenredige verdeling van bomen in de stad (voldoende groen in de wijken), de inzet van bomen voor de verbetering van luchtkwaliteit en het kiezen voor diversiteit.

Nota Natuurinclusief bouwen (RIS 288182)

Op 5 november 2015 is in de gemeenteraad een motie aangenomen over 'natuurinclusief bouwen'. In deze motie is gemotiveerd dat natuurinclusief bouwen voor de stad van belang is.

Onder natuurinclusief wordt verstaan: het oprichten van bouwwerken en inrichting van de omgeving van gebouwen zodanig dat natuurwaarden er baat bij hebben. Het gaat om:

- de regels die bestaan over mitigeren en compenseren van natuurwaarden;
- het proactief handelen ten bate van de natuur;
- het dichten van de kloof tussen rood en groen;
- het creëren van synergie en meerwaarden voor de natuur.

Het begrip kan op verschillende werken en schaalniveaus van toepassing zijn. Hierbinnen kan het begrip 'bouwen' dus breed worden opgevat (weg- en waterbouw, stedenbouw etc.) Het begrip 'natuur' hangt samen met hoe de gemeente Den Haag aankijkt tegen het belang van natuurinclusief bouwen. Natuurinclusief bouwen betreft het aanbrengen van voorzieningen aan gebouwen voor beschermde soorten, het aanbrengen van groene daken en muren, aandacht voor groen op de binnenplaats, en betekenis voor natuurwaarden in bebouwing opnemen.

Het beleid voor natuurinclusief bouwen staat niet op zichzelf. Er is een duidelijke samenhang met verschillende beleidsintenties en activiteiten vanuit de gemeente Den Haag (de Agenda Groen voor de Stad, het klimaatbeleidsplan, de duurzaamheidsagenda, het beleid voor het stimuleren van stadslandbouw en ontregeling (Operatie Steenbreek)).

De Gemeente Den Haag heeft de Binckhorst aangewezen als een pilot locatie om natuurinclusief bouwen toe te passen.

In algemene zin is van belang dat vroeg in het planproces over de mogelijkheden voor natuurinclusief bouwen wordt nagedacht. Het later toevoegen van elementen of ideeën levert suboptimale en/of duurder oplossingen op. Er moet rekening gehouden worden met:

- relevante wetten, besluiten en verordeningen (Wet Natuurbescherming, soortmanagement en gebiedsgerichte ontheffing, bestemmingsplan en Omgevingsplan, Bouwbesluit 2012, Bouwverordening)
- nieuwbouw, grondexploitaties:
 - Private ontwikkelingen (Haags Initiatieventeam, Haags duurzaamheidsteam, afwijkingen van bestemmingsplannen, omgevingsvergunningen)
 - Gemeentelijke ontwikkelingen (projectopdracht en Nota van Uitgangspunten, tenders, puntensysteem, uitgifteovereenkomst, gemeentelijk vastgoed, KO-locaties)
- sloop en verbouwactiviteiten (slooptmelding of omgevingsvergunning);
- inrichting buitenruimte (bewonersinitiatieven, Handboek Openbare Ruimte/ACOR);
- afspraken met 'bouwwereld' (prestatieafspraken met woningbouwcorporaties, afspraken met beleggers);
- kennisverwerving en educatie (gemeentelijk soortmanagementplan, inspiratieboeken, cursussen);

- subsidies (het instellen van een subsidieregeling voor (onderdelen van) natuurinclusief bouwen is een mogelijkheid);
- synergie tussen beleidsterreinen (de baten van natuurinclusief bouwen hangen nauw samen met beleidsdoelen die vanuit verschillende beleidsterreinen worden nagestreefd)

Sectorale ambitie natuur en groen

De kaders voor natuurbescherming en natuurbeheer komen grotendeels uit bestaande wettelijke kaders. Deze hebben als ambitie het tegengaan van aantasting van ecologisch waardevolle gebieden en flora en fauna. Met mitigerende maatregelen en ontheffing kan hiervan afgeweken worden. De gemeente heeft zelf ook beleid op het gebied van natuurbescherming, natuurbeheer en stedelijk groen. Dit is erop gericht dat bepaalde zones die reeds ecologische kwaliteit herbergen (de Trekvliet) beschermd worden en mogelijk uitgebouwd kunnen worden (ecologische verbindingzone).

Beleidsambitie gehele Binckhorst

*“De bestaande en nieuwe ecologische waarden worden beschermd en nieuwe groenstructuren toegepast.
Zij zijn integraal onderdeel van de ontwikkeling”*

Beleidsambitie Trekvlietzone

Specifiek voor de Trekvlietzone, in het bijzonder voor de Trekvliet zelf, geldt aanvullend de volgende ambitie:

“Er wordt recht gedaan aan de kwaliteit van de ecologische verbindingzone die door de Trekvliet loopt en aan de potenties die het gebied heeft voor het ontwikkelen van stedelijke natuur”

3. Confrontatie A: Sectorale ambitie vs gebiedsvisie

In de gebiedsvisie (gericht op de planperiode met een foorkijk voor de periode daarna) is aangegeven dat de identiteit van de Binckhorst in belangrijke mate wordt bepaald door onder meer de aanwezigheid van de Trekvliet. Ingezet wordt op voortbouwen en versterken van bestaande kwaliteiten en de aanleg van een groenstructuur langs de Trekvliet: het waterfrontpark. De Trekvliet fungeert als ecologische verbinding. De gestelde ambitie om bestaande ecologische waarden te beschermen past bij de gestelde ambitie in de gebiedsvisie.

De woonbebouwing tussen de Vestaweg en de Binckhorstlaan is gesloopt. Ook het kantoorgebouw voor het kasteel wordt gesloopt. Deze kavels vormen samen met de begraafplaats en kasteeltuin een 'verstilde' groene long. Het kasteel en de bijbehorende tuin komen weer aan de Binckhorstlaan te liggen en worden zo zichtbaar en beleefbaar. De groene kwaliteiten van de begraafplaats worden bij ontwikkelingen benut. Er ontstaan tussen de groene long rondom de begraafplaats en het waterfrontpark brede groene verbindingen en verblijfsplekken. Ook dit onderdeel van de gebiedsvisie past bij de geformuleerde sectorale ambitie.

4. Bestaande situatie

Algemene beschrijving flora en fauna

Het plangebied bestaat voornamelijk uit bebouwd gebied en er is relatief weinig groen. In het gebied is sprake van stedelijk groen. Met deze term worden onder andere de bomenrijen bedoeld die als foerageerroute door vleermuizen gebruikt worden. De zogenaamde overhoekjes (bijvoorbeeld bij de waterzuivering) die als schuilplaats voor kleine zoogdieren en broedvogels kunnen fungeren, de begraafplaats die nestmogelijkheden voor broedvogels en kleine zoogdieren biedt en de watergangen (bijvoorbeeld bij het kasteel) die door meerkoeten en wilde eenden worden gebruikt, hebben een functie als stedelijk groen.

In het gebied zijn diverse (monumentale) bomen aanwezig, bijvoorbeeld bij de Plutostraat en Zonweg. Dit is een geschikt habitat voor vleermuizen en kleine broedvogels. Daarnaast zijn in de diverse panden nestlocaties van gierzwaluwen, huismussen en verblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen. Dit geldt ook voor de woningen die langs de Binckhorstlaan waren gelegen. Deze zijn inmiddels gesloopt. Voor deze dieren is een alternatieve locatie gevonden bij de begraafplaats. Hier zijn nestkasten opgehangen en zijn voedersilo's opgehangen. Op de kades langs de havens in de Binckhorst zijn diverse varensoorten (Steenbreekvaren en Tongvaren) en gele helmbloem aangetroffen.

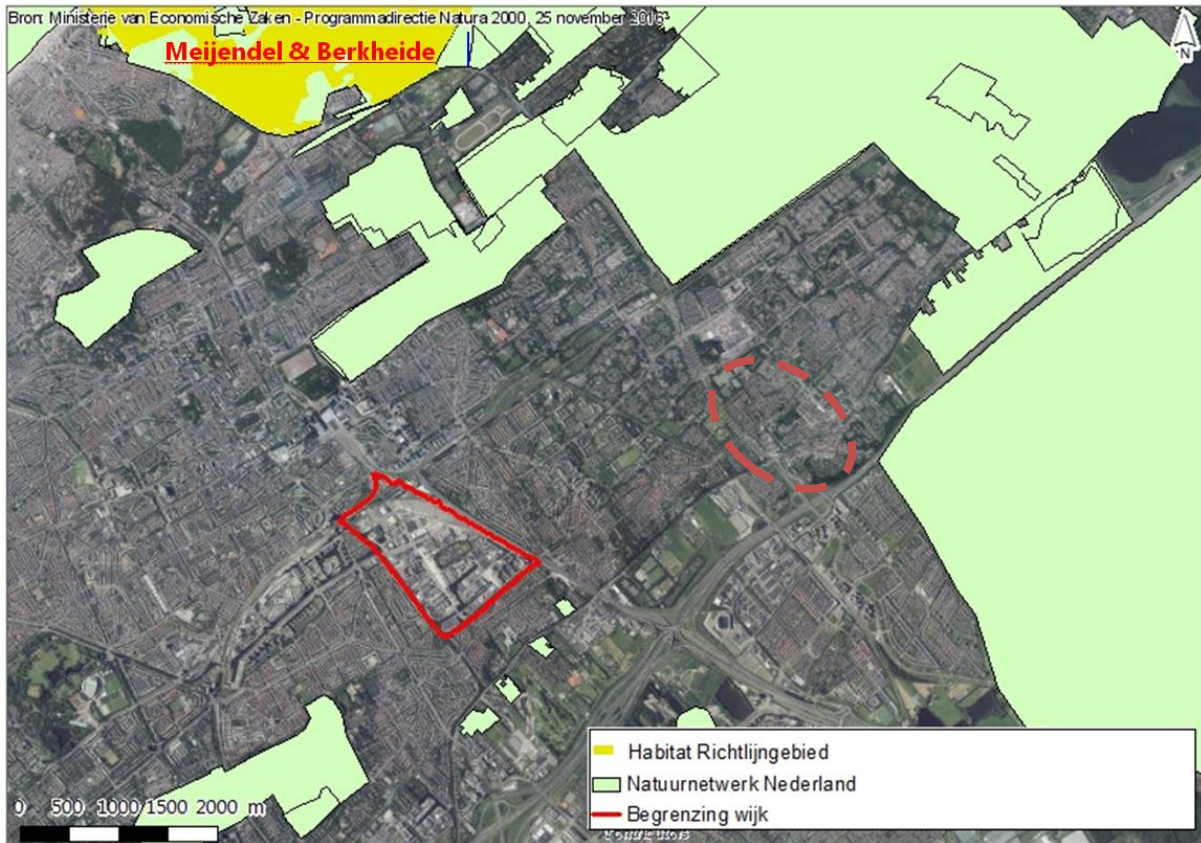
De afgelopen vijf jaar zijn meerdere waarnemingen gedaan van de gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis. Daarnaast zijn er meerdere waarnemingen gedaan van huismussen en één waarneming van een gierzwaluw. Naast deze soorten zijn er verschillende algemeen voorkomende soorten van het stedelijk gebied zoals reiger, meerkoet, houtduif, merel, zwarte roodstaart, winterkoning, kraai en ekster. Beschermde grondgebonden zoogdieren, amfibieën, reptielen, ongewervelden of planten waarvoor geen algemene vrijstelling geldt zijn niet waargenomen binnen de Binckhorst. De sterk verstedelijkte omgeving van het plangebied doorsneden door verschillende verkeersaders maakt het plangebied ongeschikt als biotoop voor de meeste grondgebonden diersoorten.

Waardevolle natuurgebieden

Binnen de stadsgrenzen bevinden zich drie Natura 2000-gebieden: Westduinpark & Wapendal, Meijndel & Berkheide en Solleveld en Kapittelduinen die vanwege hun bijzondere natuur beschermd zijn op grond van de Wet natuurbescherming. Voor deze gebieden gelden instandhoudingsdoelen. Deze instandhoudingsdoelen mogen niet in gevaar worden gebracht. Dit betekent dat geen directe (onder andere ruimtebeslag) en indirecte aantasting (geluid, licht, stikstofdepositie) van Natura 2000-gebieden is toegestaan. Voor effecten die schadelijk zijn, is een vergunning nodig.

In de Binckhorst zelf zijn geen waardevolle natuurgebieden aanwezig. Deze liggen op grotere afstand, zie onderstaande afbeelding. Dit betekent dat directe effecten vanuit de Binckhorst op deze gebieden niet kunnen optreden. Alleen indirecte effecten, via een toename van (uitstoot van) het rail- en scheepvaartverkeer en industrie, kunnen een impact hebben op deze natuurgebieden door stikstofdepositie.

Afbeelding 2: Natura 2000-gebieden en natuurnetwerk Nederland (EHS) in de wijdere omgeving van het plangebied.



Ecologische verbindingzones

In de Binckhorst is de strook groen langs de Maanweg een stedelijke ecologische verbindingzone. Direct naast de Binckhorst is één stedelijke verbindingzone aanwezig. Deze loopt langs de Trekvliet en verbindt de stad met het Groene Hart.

5. Confrontatie B: Sectorale ambitie vs huidige situatie

De ambitie gaat uit van het beschermen van de bestaande ecologische waarden en de ecologische verbindingzone langs de Trekvlietzone. Daarmee is de geformuleerde ambitie in lijn met de bestaande situatie.

6. Borging in omgevingsplan

De kaders voor natuurbescherming en natuurbeheer komen grotendeels uit bestaande wettelijke kaders. Deze hebben als ambitie het tegengaan van aantasting van ecologisch waardevolle gebieden en flora en fauna. Ook het gemeentelijk beleid is gericht op het beschermen van zones die reeds ecologische kwaliteit herbergen. Daarnaast is het gemeentelijk beleid gericht op een verdere kwalitatieve ontwikkeling van het Haagse groen, waarbij ruimte bestaat voor verandering en initiatief en bij ontwikkelingen groen toekomstbestendig wordt vormgegeven. Kortom: groen kapitaal als basis voor een goede leefkwaliteit.

Het beschermen van (bestaande) ecologische waardevolle gebieden is vormgegeven door een algemene randvoorwaarde, waar alle aanvragen om omgevingsvergunning aan worden getoetst: er

wordt rekening gehouden met de ecologische waarden en deze worden niet onevenredig aangetast. Met deze formulering is deze randvoorwaarde ook toekomstbestendig. Indien gedurende de looptijd van het omgevingsplan nieuwe ecologische waarden ontstaan, dient daarmee ook rekening gehouden te worden. De bestaande ecologische waarden zijn in het GIS-systeem aangegeven. Dit systeem wordt gedurende de looptijd van het plan actueel gehouden, onder andere op basis van monitoring.

De ambitie om nieuwe groenstructuren toe te passen, als onderdeel van de pijler 'Binckhorst als proeftuin voor duurzaamheid en vergroening' is geborgd via de regel dat de ruimtelijke kwaliteit van een gemengd hoogstedelijk woon-, werk en leefgebied" in acht wordt genomen. Dit is uitgewerkt in een beleidsregel, waarin onder meer de groene structuur is vastgelegd.

In het omgevingsplan is bewust geen regel opgenomen op basis waarvan bij nieuwe ontwikkelingen een x metrage aan groen moet worden ontwikkeld. In plaats daarvan wordt via kostenverhaal een bijdrage gevraagd waarmee dit groene raamwerk kan worden gerealiseerd. In beeld is gebracht welke investeringen de gemeente zal doen in onder meer groen gedurende de planperiode. Deze investeringen zijn, samen met de andere kosten die op basis van het kostenverhaal worden verhaald, omgeslagen naar een bijdrage per eenheid (bijvoorbeeld per m² bvo wonen of bedrijf) (zie voor meer informatie hoofdstuk 9 van het OER). De gemeente neemt het initiatief voor de aanleg van groenstructuren.

7. Samenvatting

Beleidsambitie gehele Binckhorst

"De bestaande en nieuwe ecologische waarden worden beschermd en nieuwe groenstructuren toegepast. Zij zijn integraal onderdeel van de ontwikkeling"

Beleidsambitie Trekvlietzone

Specifiek voor de Trekvlietzone, in het bijzonder voor de Trekvliet zelf, geldt aanvullend de volgende ambitie:

"Er wordt recht gedaan aan de kwaliteit van de ecologische verbindingzone die door de Trekvliet loopt en aan de potenties die het gebied heeft voor het ontwikkelen van stedelijke natuur."

Factsheet Omgevingslawaai

1. Inleiding

Bij omgevingslawaai gaat het om het beschermen van geluidsgevoelige objecten tegen ongewenst of schadelijk geluid van (in het kader van deze factsheet) wegverkeer, railverkeer en industrie. Op dit thema zijn diverse wettelijke kaders van toepassing die deze bescherming reeds waarborgen. Daarnaast is er aanvullend gemeentelijk beleid.

2. Ambities

Definities, bestaande wetgeving en beleid

Definities

Omgevingslawaai:

ongewenst of schadelijk geluid buitenshuis dat door menselijke activiteiten wordt veroorzaakt, inclusief lawaai dat wordt voortgebracht door wegverkeer, spoorwegverkeer, luchtverkeer en locaties van industriële activiteiten.

Hogere waarde:

een maximale waarde voor de geluidsbelasting, die hoger is dan de voorkeurswaarde en die in een concreet geval kan worden vastgesteld op grond van de Wet geluidhinder, c.q. het Besluit geluidhinder.

Omgevingshinder:

hinder van bedrijven, waaronder onder meer geluid-, lucht- en geurhinder wordt begrepen.

Wetgeving

Wet geluidhinder (Wgh)

De Wet geluidhinder stelt eisen met betrekking tot de geluidsbelasting van geluidsgevoelige objecten – bijvoorbeeld woningen – door drie verschillende geluidsbronnen: industrie, spoorwegverkeer en wegverkeer. Bij het vaststellen van een bestemmingsplan (lees: omgevingsplan) moet op grond van de artikelen 48, 57 en 76 zeker worden gesteld dat aan de verschillende normwaarden uit de Wet geluidhinder wordt voldaan. De normwaarden gelden op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen binnen het plangebied.

Industrielawaai

De Wet geluidhinder kent voor woningen in de zone van een gezoneerd industrieterrein een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A)¹. Daarnaast kent de Wet geluidhinder in beginsel en na afweging de mogelijkheid om voor aanwezige woningen binnen de zone van het industrieterrein een

¹ Voor industrielawaai wordt in de vigerende wetgeving (Wet geluidhinder) uitgegaan van de dosismaat dB(A) als etmaalwaarde. 50 dB(A) etmaalwaarde betekent dan 50/45/40 dB(A) in respectievelijk de dag-/avond-/nachtperiode.

hogere waarde van maximaal 60 dB(A) vast te stellen. Voor geprojecteerde woningen binnen de zone kan een hogere waarde van maximaal 55 dB(A) worden vastgesteld. Een voorwaarde hiervoor is dat maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege het gezoneerde industrieterrein onvoldoende doeltreffend zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Op basis van de vigerende wetgeving kunnen op een gezoneerd industrieterrein geen geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) worden geprojecteerd.

Wegverkeer

De Wet geluidhinder kent voor woningen in de geluidzone van een weg een voorkeursgrenswaarde van 48 dB². Daarnaast kent de Wet geluidhinder de mogelijkheid om voor geprojecteerde woningen binnen de zone van de weg (niet zijnde een rijksweg) een hogere waarde van maximaal 63 dB vast te stellen (binnenstedelijk gebied). Ook hierbij geldt de voorwaarde dat maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege de weg onvoldoende doeltreffend zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Binnen de zone van een rijksweg geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB maar is de maximale ontheffingswaarde gelimiteerd tot 53 dB.

Voor bestaande woningen binnen het plangebied langs bestaande wegen (zonder dat er sprake is van aanleg/reconstructie van een weg) gelden formeel geen grenswaarden. Maar als uitgangspunt kan worden gehanteerd dat een geluidsbelasting van meer dan 68 dB als gevolg van het wegverkeer als ontoelaatbaar kan worden geacht (een en ander ook te bezien in het kader van het gemeentelijk beleid en de geluidsanering in het kader van de Wet geluidhinder (geen rijkswegen) en de Wet milieubeheer (rijkswegen).

Binnen de Wet geluidhinder heeft een weg waarvoor een maximale rijsnelheid van 30 km/uur geldt geen geluidzone. Formeel is dan de Wet geluidhinder niet van toepassing. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het blijkens jurisprudentie wel vereist deze wegen in het akoestisch onderzoek te betrekken.

Spoorwegverkeer

De Wet geluidhinder kent voor nieuwe woningen in de geluidzone van een spoorweg een voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Daarnaast kent de Wet geluidhinder de mogelijkheid om voor geprojecteerde woningen binnen de zone van de spoorweg een hogere waarde van maximaal 68 dB vast te stellen. Ook hierbij geldt de voorwaarde dat maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege de spoorweg onvoldoende doeltreffend zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

² De geluidsbelasting voor het weg- en railverkeer wordt uitgedrukt in de dosismaat dB Lden. De berekende geluidsbelasting in de dag-/avond-/nachtperiode wordt daarbij energetisch uitgemiddeld waarbij er voor de avond- en nachtperiode een toeslag van respectievelijk 5 en 10 dB is verwerkt in de uitmiddeling. De waarde Lden en etmaalwaarde zijn niet helemaal vergelijkbaar (wel bij benadering). Bij de berekening conform de Wet geluidhinder wegverkeer wordt in de normstelling rekening gehouden met het stiller worden van het verkeer in de toekomst (dit via een aftrek conform artikel 110g van de Wet geluidhinder).

Voor bestaande woningen binnen het plangebied langs bestaande spoorwegen (zonder dat er sprake is van aanleg/reconstructie van een spoorweg) gelden formeel geen grenswaarden. Maar als uitgangspunt kan worden gehanteerd dat een geluidsbelasting van meer dan 68 dB als gevolg van het spoorwegverkeer als ontoelaatbaar kan worden geacht (een en ander ook te bezien in het kader van het gemeentelijk beleid en de geluidsanering in het kader van de Wet milieubeheer).

Crisis- en herstelwet

In de zevende tranche van de Crisis- en herstelwet is de Binckhorst opgenomen als pilot voor het vaststellen van een bestemmingsplan met verruimde reikwijdte³. In artikel 7d is gesteld dat (tijdelijk) ontheffing kan worden verleend tot 65 dB(A), 63 dB en 68 dB voor respectievelijk industrielawaai, wegverkeerslawaai en spoorwegverkeerslawaai. Artikel 7c, lid 9 bepaalt dat de (tijdelijke) ontheffing voor de maximaal vast te stellen hogere waarde deel moet uitmaken van het bestemmingsplan (lees: omgevingsplan). Hierbij is tevens de bepaling in artikel 7c, lid 9, c, 2^o van belang waarin is bepaald dat het ten aanzien van het detailniveau van het onderzoek dat ten grondslag ligt aan de ontheffing kan worden aangesloten bij het detailniveau van het bestemmingsplan met verruimde reikwijdte (lees: omgevingsplan).

De opname van de Binckhorst in de Crisis- en herstelwet betekent niet dat de totale regels van de Wet geluidhinder buiten werking zijn gesteld⁴. De gangbare procedures (dus ook de hogere waardeprocedure indien aan de orde) moeten worden doorlopen zolang de Wet geluidhinder van toepassing is. Het akoestisch onderzoek kan zich dan richten op de vast te stellen hogere waarde per deelgebied (en niet op een hogere waarde op een hoog detailniveau).

Activiteitenbesluit milieubeheer

Op grond van artikel 8.40 Wet milieubeheer zijn in het Activiteitenbesluit milieubeheer (verder: Activiteitenbesluit) zijn voor bepaalde typen inrichtingen rechtstreeks geldende geluidgrenswaarden opgenomen. Voor de inrichtingen en activiteiten die onder de werkingssfeer van het Activiteitenbesluit vallen, gelden in zijn algemeenheid de volgende grenswaarden:

³ In eerste instantie was hiervoor de gelijktijdige ontwikkeling van de infrastructuur (de aanleg van de Rotterdamsebaan) en de verwachte (gelijktijdige) planologische ontwikkeling binnen het bestemmingsplan De Binckhorst de aanleiding. De Rotterdamsebaan is inmiddels een autonome ontwikkeling. In deze situatie kan de Crisis- en herstelwet vooral worden ingezet om de tijdelijke overschrijdingen van de maximale ontheffingswaarde voor de geluidsbelasting als gevolg van het gezoneerde industrieterrein te onderbouwen.

⁴ Zodra de Omgevingswet van kracht wordt, zal de Wet geluidhinder worden ontmanteld (zie ook paragraaf 9.2.4.). Afhankelijk van het overgangrecht zullen voor recentelijk vastgestelde omgevingsplannen afzonderlijke regels (nu nog niet bekend) kunnen gaan gelden.

	Dagperiode [dB(A)]	Avondperiode [dB(A)]	Nachtperiode [dB(A)]
L _{Ar,LT} op de gevel van gevoelige gebouwen	50	45	40
L _{Ar,LT} in geluidsgevoelige ruimten en verblijfsruimten van in- en aanpandige gevoelige gebouwen	35	30	25
L _{Amax} op de gevel van gevoelige gebouwen	70	65	60
L _{Amax} in geluidsgevoelige ruimten en verblijfsruimten van in- en aanpandige gevoelige gebouwen	55	50	45

Voor tankstations gelden aangepaste grenswaarden. Deze zijn weergegeven in de volgende tabel:

	Dagperiode (07:00 – 21:00 uur)	Nachtperiode (21:00 – 07:00 uur)
L _{Ar,LT} op de gevel van gevoelige gebouwen [dB(A)]	50	40
L _{Amax} op de gevel van gevoelige gebouwen [dB(A)]	70	60

Gemeentelijk beleid

Gebiedsgericht Milieubeleid (RIS 127626)

Het gebiedsgericht milieubeleid beschrijft welke milieukwaliteit op welke plek gewenst is. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen gebiedstypen. De Binckhorst is in zijn geheel aangewezen als gebiedstype werken. Deze indeling is – gelet op de transformatieopgave – niet meer actueel. Gelet op de uitgangspunten van de Gebiedsaanpak Binckhorst (zie verder onder confrontatie A) kan aansluiting worden gezocht bij een tweetal andere gebiedstypen. Voor de Trekvlietzone is het gebiedstype “Gemengd Wonen” het meest van toepassing. Dit gebiedstype kent een beperkte mate van functiemenging. De belangrijkste functie is wonen en de voorzieningen in het gebied staan in beginsel ten dienste van het gebied zelf. Daarnaast zijn er ook bedrijven aanwezig die zich met hun activiteiten op de rest van de stad richten. Van het beperkte verzorgingsgebied hebben zij echter een geringe verkeer aantrekkende werking en veroorzaken ze weinig overlast voor de omgeving.

Voor de overige deelgebieden is het gebiedstype “Gemengd Werken” het meest van toepassing. In deze gebieden zijn alle stedelijke functies gecombineerd: wonen, werken en recreëren. Het accent ligt op de economische en recreatieve functies, daarnaast wordt er gewoond.

Het gebiedsgericht milieubeleid maakt onderscheid tussen drie verschillende ambitieniveaus:

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

Ten aanzien van het aspect omgevingslawaai (geluid) zijn de volgende ambitieniveaus van toepassing:

“Gemengd Wonen”: Extra

Binnenniveau: 35 dB(A), etmaalwaarde

Verkeerslawaai: rumoerig tot rustig

Spoorweglawaai: rumoerig tot rustig

Industrie (gezoned): 50 dB(A), etmaalwaarde

Industrie (incl. horeca, gecumuleerd, niet gezoned): rumoerig tot rustig

Geen verruimingsmogelijkheden

“Gemengd Werken”: Basis

Binnenniveau: 35 dB(A), etmaalwaarde

Verkeerslawaai: voorgevel maximaal 65 (dB (A), etmaalwaarde met ontheffing

Spoorweglawaai: 70 dB(A), etmaalwaarde met ontheffing

Industrie (gezoned): in de zone maximaal 65 dB(A) etmaalwaarde op gevel, buiten zone maximaal 50 dB(A) etmaalwaarde op gevel

Industrie (incl. horeca, gecumuleerd, niet gezoned): op terreingrens maximaal 60 dB(A) etmaalwaarde, op gevel maximaal 50 dB(A), etmaalwaarde

Wel verruimingsmogelijkheden: “Stad en milieubenedering of Handreiking industrielawaai en vergunningverlening”.

Haags beleid hogere waarden Wet geluidhinder (RIS 179917):

De Wet geluidhinder kent een stelsel van voorkeursgrenswaarden en maximale grenswaarden voor omgevingslawaai. Overschrijding van de maximale grenswaarden is niet toegestaan, overschrijding van de voorkeursgrenswaarden kan onder voorwaarden wel worden toegestaan. Het college van burgemeester en wethouders kan hiervoor ontheffing verlenen en een hogere waarde vaststellen mits aan bepaalde voorwaarden (de criteria voor ontheffing) wordt voldaan. In zijn algemeenheid kan een hogere waarde alleen worden verleend als maatregelen om aan de voorkeursgrenswaarde te kunnen voldoen onvoldoende doeltreffend zijn, of als de maatregelen op stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële bezwaren stuiten. Om ervoor te zorgen dat ook in hoogbelaste woningen een leefbare woonsituatie blijft bestaan, worden in het Haags beleid hogere waarden aanvullende voorwaarden gesteld, zoals:

- een geluidsgevoelig object beschikt over tenminste 1 geluidsluwe gevel of een gelijkwaardige oplossing;
- een dove gevel betreft geen gevel in de zin van de Wet geluidhinder;
- de gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt maximaal $L_{cum} = 68$ dB.

In het algemeen vindt de uitwerking van het hogere waarden beleid plaats als er sprake is van een redelijk gedetailleerd stedenbouwkundig ontwerp. Een geluidsluwe gevel is niet in alle situaties zonder meer haalbaar. Per locatiespecifiek bouwplan dient naar een technisch haalbare en uitvoerbare uitwerking te worden gezocht. Dit onderzoek is een opgave die initiatiefnemers van een ontwikkeling in een vroegtijdig stadium moeten verrichten. De eis van de geluidsluwe gevel stelt in het algemeen bijzondere, concrete eisen aan de uitwerking van het stedenbouwkundig ontwerp.

In alle gevallen waarbij er voor een bouwplan een hogere waarde wordt vastgesteld dient het geluidsniveau binnen in geluidsgevoelige ruimten te voldoen aan de eisen die het Bouwbesluit 2012 daar aan stelt.

Voor transformatie van kantoren naar woonbestemmingen kunnen ten opzichte van de eisen van het

Bouwbesluit 2012 met betrekking tot de eisen van geluidwering en binnenniveau afwijkende eisen worden gesteld. Deze eisen kunnen in nader overleg met de gemeente op basis van het gemeentelijk beleid met betrekking tot transitie van kantoren naar woonfuncties nader worden ingevuld.

Beleid hogere grenswaarden Wet geluidshinder (RIS 179918)

Een directe doorwerking van de plandrempel van 68 dB als maximaal aanvaardbare gecumuleerde geluidbelasting leidt voor bouw- en bestemmingsplannen in hoogbelaste gebieden echter tot ongewenste knelpunten en een blokkade voor deze plannen. Om tegemoet te komen aan plannen in hoogbelaste gebieden wordt de maximaal aanvaardbare gecumuleerde geluidbelasting gesteld op 69,5 dB. Dit is in overeenstemming met de wettelijke lijn die onder andere ook bij wegreconstructies en industrielawaai wordt gehanteerd en waarbij de zogenaamde 'akoestische herkenbaarheid' een belangrijk criterium is. Een toename van de geluidsbelasting met 1,5 dB wordt vanuit de optiek van 'akoestische herkenbaarheid' als niet significant gezien, omdat dit niet hoorbaar is. Een toename van meer dan 1,5 dB wordt als extra hinder ervaren

Actieplan omgevingslawaai 2015-2018 (RIS 290689)

In de Wet geluidshinder is voorgeschreven dat er op basis van de geluidskarten een actieplan geluid moet worden opgesteld. Deze verplichting komt voort uit de implementatie van Europese wetgeving nu in de Wet geluidshinder.

Het actieplan geluid heeft wettelijk de status van beleidsdocument en dient te gaan over prioritaire problemen en is met name gericht op de aanwezige wegen en planologische situatie op de peildatum voor de geluidkartering en het actieplan (dat 1 keer per 5 jaar wordt vastgesteld; de eerstvolgende herijking is in 2017/2018).

Van een prioritair probleem is sprake als er een relevante grenswaarde wordt overschreden. In de Wet geluidshinder is het begrip relevante grenswaarde vertaald als plandrempel. Voor het actieplan kiest Den Haag voor de aanpak van de meest urgente knelpunten. Urgente knelpunten zijn situaties waar een plandrempel van 68 dB wordt overschreden. Dit is de bovengrens uit de Wet geluidshinder (binnenstedelijk) waarbij woningbouw onder voorwaarden kan worden toegestaan. Deze waarde ligt boven de streefwaarde voor sanering (60 dB).

Doelstelling van het actieplan is dat het aantal (ernstig) gehinderden en slaapgestoorden niet toeneemt en zo mogelijk afneemt. In de praktijk vertaalt zich dit in de verplichting om bij nieuwe ontwikkelingen ook het aantal (ernstig) gehinderden en slaapgestoorden (evenals de wijzigingen daarin) in beeld te brengen. Hinder en ernstige hinder treedt op bij geluidsniveaus boven de 53 dB (wegverkeerslawaai) en 55 dB(A) industrielawaai, als deze in overeenstemming met de ministeriële Regeling omgevingslawaai wordt vastgesteld. De kans op slaapverstoring treedt op bij niveaus boven de 48 dB (wegverkeerslawaai) en 50 dB(A) (industrielawaai) op de gevel. Door het toepassen van voldoende geluidwering (voldoen aan de eisen vanuit het Bouwbesluit 2012) zal voor nieuwe woningen de kans op slaapverstoring worden beperkt.

In het kader van grootschalige gebiedsontwikkelingen wordt de toe-/afname van het (potentieel) aantal gehinderden meestal in beeld gebracht via een (al dan niet verplichte) milieueffectrapportage (MER).

De verandering wordt daarbij afgezet tegen de situatie die optreedt bij autonome ontwikkeling (de referentiesituatie).

Tevens moet daarbij worden ingegaan op mogelijke maatregelen met als streven het niet laten toenemen en zo mogelijk afnemen van het aantal (ernstig) gehinderden en slaapgestoorden, om zoveel mogelijk te voorkomen dat ongewenste nieuwe geluidhindersituaties ontstaan.

In het kader van de organische ontwikkelingen die binnen het omgevingsplan mogelijk worden gemaakt is het op voorhand niet mogelijk het aantal (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden te bepalen. Omdat de plan- en beleidsregels doelvoorschriften stellen met betrekking het toelaatbare binnenniveau in geluidsgevoelige vertrekken en daarnaast woningen een geluidsluwe gevel dienen te hebben, zal het aantal slaapverstoorden niet in een relevante mate toenemen. Een eventuele verandering in het aantal (ernstig) gehinderden laat zich op voorhand niet kwantificeren. Binnen de toetsing van vergunningaanvragen en de periodieke monitoring is dat wel mogelijk.

Sectorale ambitie

De kaders voor de ambitie voor de Binckhorst zijn gelegen in zowel wetgeving als gemeentelijk beleid. De akoestische ambities verschillen zo tussen de deelgebieden dat geen algemene ambitie voor de Binckhorst te formuleren is. Dit met uitzondering van de ambitie die voortvloeit uit het Actieplan omgevingslawaai dat het aantal (ernstig) gehinderden niet toeneemt en zo mogelijk afneemt.

Beleidsambitie deelgebieden:

Voor de Trekvlietzone ligt de ambitie op een rumoerig tot rustig woon-, werk- en leefklimaat, passend bij de gebiedsambitie om te komen tot een transformatie naar een gemengd woon-werkgebied.

Voor de overige deelgebieden gaat de gebiedsambitie eveneens uit van transformatie, maar ligt de nadruk meer op economische activiteiten dan op wonen. De geluidsambitie die hier bij aansluit is een rumoerig, levendig woon-, werk- en leefklimaat. Geluidgevoelige objecten mogen de economische activiteiten niet in de weg staan.

In zowel de uitwerking van het gebiedsgerichte milieubeleid, het ontheffingenbeleid als in het actieplan omgevingslawaai wordt de geluidsbelasting beoordeeld op basis van het equivalente geluidsniveau. Bij het beoordelen van het thema omgevingslawaai aan de ambitie, zal dan ook gebruik gemaakt worden van het equivalente geluidsniveau. Daarbij wordt aangesloten bij de zogenoemde Miedema-methode, die is beschreven in hoofdstuk 2 van bijlage 1 bij het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Deze methode wordt als volgt toegepast:

Trekvlietzone:

Rustig tot levendig woon-, werk- en leefklimaat: gecumuleerde geluidsbelasting richtwaarde L_{cum} = 50 tot 55 dB. Relevante bronnen zijn hier het wegverkeer en de lokale bedrijven.

Overige deelgebieden:

Rumoerig tot levendig woon-, werk- en leefklimaat: gecumuleerde geluidsbelasting richtwaarde L_{cum} = 55 tot 70 dB. Gelet op de plandrempel in het actieplan Omgevingslawaai wordt dit laatste getal echter bijgesteld tot 68 dB. De bijdrage van de verschillende bronnen (wegverkeer, railverkeer, industrie, bedrijven) varieert binnen de overige deelgebieden.

3. Confrontatie A: Sectorale ambitie vs gebiedsvisie

Voor de Trekvlietzone is in het gebiedsgericht milieubeleid als ambitie genoemd een rustig tot levendig woon-, werk- en leefklimaat. Voor de overige gebieden is in het gebiedsgericht milieubeleid als ambitie een rumoerig, levendig woon-, werk- en leefklimaat opgenomen, waarbij geluidsgevoelige objecten economische activiteiten niet in de weg mogen staan. In de gebiedsvisie (gebiedsaanpak) is ten aanzien van omgevingslawaai (onderdeel industrielawaai) opgenomen dat er in de Binckhorst ruimte is voor bedrijven om zich te vernieuwen mits sprake is van een afname van de omgevingshinder. Ten behoeve van deze ambitie wordt voor de overige deelgebieden het volgende toegevoegd aan de ambitie: Bestaande bedrijven streven bij vernieuwing naar een afname van het omgevingslawaai.

4. Bestaande situatie

Trekvlizone

Wegverkeerslawaai

Na de aanleg van de Rotterdamsebaan, zal van de Maanweg tot de tunnelmond langs de Binckhorstlaan een gebied van ongeveer 15 meter diep, gemeten van de rand van de weg een geluidsbelasting van maximaal 63 dB ontvangen (als gevolg van bovengronds verkeer). Ter hoogte van de gevelrooilijn van de eerstelijns bebouwing langs de Binckhorstlaan ligt deze geluidsbelasting dus lager dan de maximaal toelaatbare waarde van de geluidsbelasting. Door de afschermende werking van de eerstelijnsbebouwing zal de geluidsbelasting daarachter sterk afnemen, tot beneden de voorkeursgrenswaarde.

Tussen de tunnelmond en de noordelijke begrenzing van het plangebied zal een gebied van ongeveer 160 meter diep, gemeten van de rand van de weg, een geluidsbelasting tussen de 48 en 67 dB ontvangen. Een gebied van ongeveer 35 meter diep, gemeten van de rand van de weg, ontvangt een geluidsbelasting hoger dan de maximale ontheffingsniveau van 63 dB. Ter hoogte van de gevelrooilijn van de eerstelijns bebouwing zal dus nog juist aan het maximale ontheffingsniveau kunnen worden voldaan. Door deze eerstelijns bebouwing ontstaat een geluidschaduw, waardoor daarachter het geluidsniveau snel tot lager dan de voorkeursgrenswaarde zal afnemen.

Na de aanleg van de Rotterdamsebaan, zal van de Binckhorstlaan tot de westelijke begrenzing van het plangebied een gebied van ongeveer 130 meter diep, gemeten van de rand van de Mercuriusweg en Neherkade, een geluidsbelasting tussen de 48 en 68 dB ontvangen. Een gebied van ongeveer 30 meter diep, gemeten van de rand van de weg, zal daarbij een geluidsbelasting van meer dan 63 dB ontvangen. Ter hoogte van de eerstelijns bebouwing zal dus aan de maximaal toelaatbare waarde van de geluidsbelasting kunnen worden voldaan. Ook hierbij geldt dat de eerstelijns bebouwing voor een zodanige afscherming zal zorgen, dat daarachter het geluid snel tot onder de voorkeursgrenswaarde zal zakken.

De geluidsbelasting door het verkeer op de snelweg A12 ligt binnen de Trekvlietzone lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Railverkeerslawaai

De geluidsbelasting door het railverkeer ligt binnen de trekvlietzone lager dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB op grond van de Wet geluidhinder.

Zoneringsplichtig Industrielawaai

De Trekvlietzone wordt beïnvloed door de geluidbronnen op het gezoneerde industrieterrein Binckhorst Zuid. Tussen de Junostraat en de Jupiterkade ligt aan de westzijde van de Binckhorstlaan een gebied van ongeveer 15 meter, gemeten van de rand van de weg, waar de geluidsbelasting door het gezoneerde industrieterrein hoger is dan de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A). Deze geluidsbelasting binnen de zone volgt uit het zonebeheersmodel (meest actuele versie), dat bij de Omgevingsdienst Haaglanden in beheer is. Voor het overige ligt de geluidsbelasting door de zoneringsplichtige industrielawaabronnen binnen de Trekvlietzone lager dan de voorkeursgrenswaarde, of de maximale ontheffingswaarde.

Gecumuleerde geluidsbelasting

De gecumuleerde geluidsbelasting door het zoneringsplichtige wegverkeer, railverkeer en industrielawaai ligt binnen de Trekvlietzone op geen enkele plek ter hoogte van de eerstelijns bebouwing hoger dan de plandrempel van $L_{cum}=68$ dB.

Niet zoneringsplichtig industrielawaai

In de Trekvlietzone zijn in de bestaande situatie verschillende bedrijven gesitueerd. Het merendeel van deze bedrijven heeft slechts een beperkt akoestisch invloedsgebied. Bij de projectie van geluidsgevoelige objecten binnen dit deelplangebied, zal aandacht besteed moeten worden aan de geluidsgebruikruimte die samenhangt met Banketbakkerij Maison Kelder in verband met de nachtelijke activiteiten, de constructiewerkzaamheden bij de bedrijven aan de Jupiterstraat en jachtwerf De Haas en evenementen in het Mooov-complex.

Gasfabriekterrein en omgeving, Spoorboogzone, Begraafplaatszone, Binckhorst Haven & Maanplein

Wegverkeerslawaai

Na de aanleg van de Rotterdamsebaan, zal van de Maanweg tot de tunnelmond langs de Binckhorstlaan een gebied van ongeveer 15 meter diep in Binckhorsthaven en Maanplein, gemeten van de rand van de weg een geluidsbelasting van meer dan 63 dB ontvangen. Ter hoogte van de eerstelijns bebouwing langs de Binckhorstlaan in dit deelplangebied ligt deze geluidsbelasting dus lager dan de maximaal toelaatbare waarde van de geluidsbelasting. Door de eerstelijnsbebouwing zal de geluidsbelasting daarachter sterk afnemen, tot beneden de voorkeursgrenswaarde.

Tussen de tunnelmond en de noordelijke begrenzing van het plangebied zal een gebied van ongeveer 130 meter diep, gemeten van de rand van de weg, een geluidsbelasting tussen de 48 en 67 dB ontvangen. Een gebied van ongeveer 20 meter diep, gemeten van de rand van de weg, ontvangt een geluidsbelasting hoger dan de maximale ontheffingsniveau van 63 dB. Ter hoogte van de eerstelijns bebouwing zal dus nog juist aan het maximale ontheffingsniveau kunnen worden voldaan. Door deze eerstelijns bebouwing ontstaat een geluidschaduw, waardoor daarachter het geluidsniveau snel tot lager dan de voorkeursgrenswaarde zal afnemen.

De geluidsbelasting door het verkeer op de snelweg A12 ligt binnen de Spoorboogzone, Begraafplaatszone, Binckhorsthaven en Maanplein over een gebied van ongeveer 200 meter gemeten vanaf de westelijke rand van de snelweg boven de maximale ontheffingswaarde van 53 dB. Plaatselijk heeft de bestaande eerstelijnsbebouwing een afscherpende werking waardoor in dat geval de afstand kleiner is. Binnen een gebied van maximaal meter dieper het plangebied in ligt de geluidsbelasting tussen het niveau van de voorkeursgrenswaarde (48 dB) en de maximale ontheffingswaarde (53 dB)

Gelet op het voorgaande is voor het deelgebied Gasfabriekterrein en omgeving, Spoorboogzone,

Begraafplaatszone, Binckhorsthaven en Maanplein voor de gronden direct grenzend aan de A12 een verruiming van de maximaal toegestane gecumuleerde geluidsbelasting zoals opgenomen in de sectorale ambitie.

Railverkeerslawaai

De geluidsbelasting door het railverkeer ligt in een gebied van ongeveer 50 meter, gemeten vanaf de rand van de spoorweg, binnen het Maanplein, de Begraafplaatszone en de Spoorboogzone, hoger dan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB. Binnen een afstand van ongeveer 200 meter kan de geluidbelasting hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Plaatselijk heeft de bestaande eerstelijnsbebouwing een afscherpende werking waardoor in dat geval de afstand kleiner is.

Zoneringsplichtig Industrielawaai

De Begraafplaatszone en Binckhorsthaven en Maanplein worden beïnvloed door de geluidbronnen op het gezoneerde industrieterrein Binckhorst Zuid. Een gedeelte van Binckhorsthaven en Maanplein maakt onderdeel uit van het gezoneerde industrieterrein. Bovendien ligt een groot gedeelte van dit deelplangebied binnen de zone en is de geluidsbelasting daar hoger dan de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A). BAM en Basal zijn gevestigd binnen het gezoneerde industrieterrein.

Gecumuleerde geluidsbelasting

De gecumuleerde geluidsbelasting door het zoneringsplichtige wegverkeer, railverkeer en het gezoneerde industrielawaai ligt op geen enkele plek ter hoogte van de eerstelijns bebouwing hoger dan de plandrempel van 68 dB binnen de Spoorboogzone, Begraafplaatszone, Binckhorsthaven en Maanplein.

Niet zoneringsplichtig industrielawaai

In de Spoorboogzone, Begraafplaatszone, Binckhorsthaven en Maanplein zijn in de bestaande situatie verschillende bedrijven gesitueerd. Het merendeel van deze bedrijven heeft slechts een beperkt akoestisch invloedsgebied. Bij de projectie van geluidsgevoelige objecten binnen deze deelplangebieden, zal aandacht besteed moeten worden aan de geluidsgebruikruimte die samenhangt met de afvaloverslagen in Binckhorst Haven en het Gasfabriekterrein, het rangeerterrein, de tankstations aan de Binckhorstlaan en de Maanweg en het afvalbrengstation van de HMS op het Gasfabriekterrein.

5. Confrontatie B: Sectorale ambitie vs huidige situatie

In het voorgaande is de bestaande situatie binnen de deelplangebieden beschreven. Uit deze beschrijving kan worden opgemaakt dat de geluidsbelasting door de verschillende deelbronnen binnen de Trekvlietzone en de gecumuleerde geluidsbelasting lager ligt dan de maximale ontheffingswaarde en de plandrempel. Daarmee kan de akoestische kwaliteit van de leefomgeving in dit gebied gekenmerkt worden als rustig tot levendig.

De geluidsbelasting door de snelweg A12 ligt in een deel van de Spoorboogzone, het Begraafplaatsterrein en het Maanplein hoger dan de maximale ontheffingswaarde. Voor het overige ligt deze lager dan deze maximale ontheffingswaarde en de plandrempel. Het akoestische woon- en leefklimaat kan daarmee worden gekenmerkt als rumoerig en levendig.

Bij de realisatie van geluidsgevoelige objecten binnen het omgevingsplangebied zal in het merendeel van de gevallen een hogere waarde moeten worden verleend voor de geluidsbelasting door één of

meerdere zoneringsplichtige geluidbronnen. Bovendien moet in een aantal gevallen, bij de realisatie van geluidsgevoelige objecten in de omgeving van bestaande inrichtingen, aandacht worden besteed aan de geluidruimte die deze bedrijven toekomt. Dit geldt met name in de volgende gevallen:

- In de Trekvlietzone bij geluidsgevoelige objecten nabij:
 - Maison Kelder;
 - De constructiebedrijven aan de Jupiterweg;
 - Jachtwerf De Haas;
 - Het complex MOOOV;
- In de overige deelgebieden bij geluidsgevoelige objecten nabij:
 - de afvaloverslagen op het Gasfabriekterrein en Binckhorst Haven;
 - het afvalbrengrstation op het Gasfabriekterrein;
 - het rangeerterrein in de Spoorboogzone;
 - de tankstations aan de Binckhorstlaan en de Maanweg.

6. Borging in omgevingsplan

In de regels van het omgevingsplan worden verschillende regels opgenomen om de randvoorwaarden die volgen vanuit wetgeving en gemeentelijk beleid goed te borgen. Het gaat om:

1. de maximale geluidsbelasting op enige gevel van een gebouw waarin een gevoelige activiteit is gevestigd vanwege het gezoneerde industrieterrein Binckhorst Zuid: deze bedraagt maximaal 55 dB(A);
2. de maximale gecumuleerde geluidsbelasting als gevolg van de exploitatie van bedrijven in het plangebied: deze bedraagt maximaal 55 dB(A) op de grens van het deelgebied Trekvlietzone;
3. de maximale gecumuleerde geluidsbelasting op de gevel van een gebouw waarin een gevoelige activiteit is gevestigd: deze bedraagt maximaal 55 dB in het deelgebied Trekvlietzone. Uitzondering vormt de eerste 15 meter zone gelegen langs de Binckhorstlaan en de Mercuriusweg, waar de gecumuleerde geluidsbelasting op de gevel van een gebouw waarin een gevoelige activiteit is gevestigd, maximaal 68 dB bedraagt;
4. situaties waar de gecumuleerde geluidsbelasting als gevolg van een bestaand bedrijf met een richtafstand groter dan 10 meter meer bedraagt dan 55 dB, maar niet meer dan 68 dB: in die gevallen mag worden afgeweken van het bepaalde onder 2 en 3;
5. de maximale gecumuleerde geluidsbelasting in deelgebieden Spoorboogzone, Begraafplaatszone, Gasfabriekterrein en Binckhorsthaven en Maanplein op de gevel van een gebouw waarin een gevoelige activiteit is gevestigd: deze bedraagt maximaal 68 dB.

7. Samenvatting

Ambitie Trekvlietzone

“Een rustig tot levendig woon-, werk- en leefklimaat, met uitzondering van een tweetal stroken direct grenzend aan de Binckhorstlaan en de Mercuriusweg”

Ambitie Gasfabriekterrein en omgeving, Spoorboogzone, Begraafplaatszone, Binckhorst Haven & Maanplein:

“Een levendig woon-, werk- en leefklimaat, waarbij geluidsgevoelige objecten economische activiteiten niet in de weg mogen staan. Bestaande bedrijven streven bij vernieuwing naar een afname van het omgevingslawaaï”

Factsheet Ondergrondse infrastructuur

1. Inleiding

In deze factsheet gaat het over de ondergrondse infrastructuur. Hieronder worden hoofdzakelijk kabels en leidingen verstaan voor het transport van zaken. Ondergrondse infrastructuur voor het vervoer van personen vallen binnen het thema 'functionele infrastructuur'.

2. Ambities

Definities, bestaande wetgeving en beleid

Definities

Ondergrondse infrastructuur:

het geheel aan ondergrondse middelen bedoeld voor het transport van vloeistoffen, gassen, goederen, energie, elektrische en optische signalen, uitgezonderd de faciliteiten benodigd voor dit transport zoals pompstations, transformatoren, gemalen et cetera.

Hoofdinfrastructuur:

Alle planologisch relevante leidingen.

Leiding:

een buis of kabel bestemd voor transport van vloeistoffen, gassen, energie of gegevens. Voorbeelden zijn gasleidingen, hoogspanningsleidingen, waterleidingen, elektriciteitskabels, warmte, telefoonkabels en kabels voor televisie en internet.

Planologisch relevante leiding:

- buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- aardgasdistributieleidingen (werkdruk lager dan 16 bar en een diameter van maximaal 510 mm);
- ondergrondse hoogspanningsleidingen (10 kV of hoger);
- leidingen voor stadsverwarming;
- afvalwaterpersleidingen met bepaalde diameter;
- waterleidingen met bepaalde diameter.

Wetgeving

Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten

De Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten is in 2008 gedeeltelijk in werking getreden. Doel van de wet is gevaar of economische schade door beschadiging van ondergrondse kabels of leidingen (water-, elektriciteit- en gasleidingen, telefoonlijnen en olie- en gasleidingen) te voorkomen. Specifieke eisen voor grondroerders zijn opgenomen in het Besluit informatie-uitwisseling ondergrondse netten en de Regeling informatie-uitwisseling ondergrondse netten. Sinds 1 oktober 2008 zijn gravers (grondroerders) verplicht om bij elke 'mechanische grondroering' een graafmelding bij het Kadaster te doen. Kabel- en leidingbeheerders moeten al hun (ondergrondse) kabels en leidingen binnen vastgestelde nauwkeurigheid digitaal beschikbaar hebben en aanbieden als het Kadaster daarom vraagt.

Besluit externe veiligheid buisleidingen

De veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen is geregeld in het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Voor de risico's die samenhangen met dit transport wordt verwezen naar de factsheet 'externe veiligheid'.

Telecommunicatiewet

Het verleggen van kabels voor telefoon, internet en televisie is in de Telecommunicatiewet geregeld. Deze wet gaat uit van de grondeigenaar in wiens grond de kabels liggen. De grondeigenaar is verplicht telecommunicatiekabels te gedogen (toe te staan) in zijn grond. Die gedoogplicht houdt in dat als het nodig is kabels te verleggen, de kabelbeheerder dit regelt en de kosten betaalt.

Gaswet en Elektriciteitswet 1998, en Drinkwaterbesluit

In de Gaswet, Elektriciteitswet 1998 en het Drinkwaterbesluit zijn naast onder meer zaken die betrekking hebben op tariefregulering, het totstandkomingsproces van de codes, consumentenbescherming en kwaliteit ook fysiek-ruimtelijke zaken geregeld. Het gaat dan onder andere de capaciteit en veiligheid van gastransport en het functioneren van de energiehuishouding en het drinkwaternet. Kern van de in dit kader relevante wetgeving is dat het doelmatig functioneren van de verschillende leidingen gewaarborgd dient te worden.

Normen

Aardgasdistributieleidingen moeten voldoen aan de norm NEN 7244-1:2014. Voor leidingen ten behoeve van de stadsverwarming waarbij de maximale temperatuur boven 120 °C ligt en de interne middellijn groter is dan 300 mm gelden de bepalingen van de NEN 3650:2012.

Beleid

Er is geen gemeentelijk beleid ten aanzien van ondergrondse infrastructuur.

Sectorale ambitie ondergrondse infrastructuur

Op basis van de wettelijke kaders is de ambitie voor de Binckhorst dat het functioneren van de bestaande ondergrondse hoofdinfrastructuur niet wordt aangetast. Nieuwe infrastructuur (zowel planologisch relevant als alle overige leidingen) moet passen bij de boven de grond aanwezige functies.

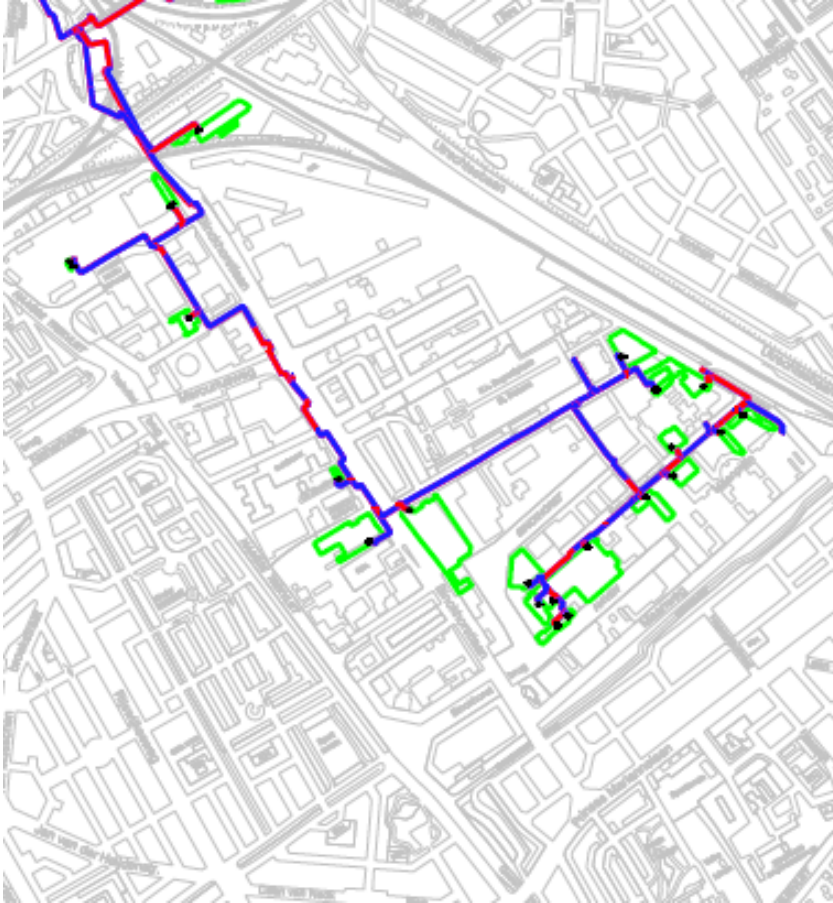
3. Confrontatie A: Sectorale ambitie vs gebiedsvisie

In de gebiedsvisie zijn geen aanvullende of afwijkende ambities geformuleerd. De sectorale ambitie is in overeenstemming met de gebiedsvisie.

4. Bestaande situatie

Warmtenet

In (een deel van de) Binckhorst is een warmtenet aanwezig (blauw/rode lijn). Een deel van de bestaande bebouwing is hierop aangesloten (weergeven in groen).



5. Confrontatie B: Sectorale ambitie vs huidige situatie

De geformuleerde ambities zijn in lijn met de huidige situatie.

6. Borging in omgevingsplan

Om de wettelijke verplichtingen goed te borgen is er in het omgevingsplan een aantal regels opgenomen voor het thema ondergrondse infrastructuur:

Indien sprake is van grondroering zijn de volgende randvoorwaarden opgenomen:

- het belang van de betreffende leiding(en) wordt in acht genomen bij bouwen, verbouwen, renoveren of het uitvoeren van een werk of werkzaamheden binnen een belemmeringsstrook van een planologisch relevante leiding;
- er wordt rekening gehouden met het functioneren van bestaande ondergrondse hoofdinfrastructuur en deze wordt niet onevenredig aangetast.

Deze regels worden uitgewerkt in een beleidsregel. De ligging van de leidingen is, met uitzondering van de gasleidingen (zie de factsheet Externe veiligheid) opgenomen in het GIS-systeem.

Indien er sprake is van het uitvoeren van werken en/of werkzaamheden geldt de volgende randvoorwaarde:

- bij aanleg van ondergrondse hoofdinfrastructuur wordt rekening gehouden met het bestaand en/of beoogd gebruik van de gronden.

7. Samenvatting

“Het functioneren van de bestaande ondergrondse hoofdinfrastructuur wordt niet aangetast. Nieuwe infrastructuur past bij de boven de grond aanwezige functies.”

Factsheet Openbare Ruimte

1. Inleiding

Deze factsheet gaat over de openbare ruimte. Openbare ruimte is de gemeenschappelijke fysieke ruimte van een samenleving die voor iedereen toegankelijk is. De meeste openbare ruimtes bevinden zich in de open lucht, maar ook vrij toegankelijke overheidsgebouwen en publieke instellingen kunnen tot de openbare ruimte worden gerekend. Bijna de helft van het Haagse grondoppervlak bestaat uit openbare ruimte. Openbare ruimte heeft een belangrijke functie voor het gebruik, de beleving en de ontwikkeling van de stad. Ook voorzieningen die het aangenaam verblijven (en bewegen) faciliteren en stimuleren, (recreatieve) wandel- en fietspaden, straatmeubilair, speeltoestellen en spelaanleidingen vallen onder de openbare ruimte. Er zijn drie pijlers voor een goede openbare ruimte: goede inrichting, goed onderhoud en goede gebruiksmogelijkheden. Voor dit thema is geen wetgeving van toepassing wel is er gemeentelijk beleid van toepassing.

2. Ambities

Definities, bestaande wetgeving en beleid

Definities

Openbare ruimte:

gemeenschappelijke fysieke ruimte van een samenleving die voor iedereen toegankelijk is.

Wetgeving

Er is geen wetgeving op het gebied van openbare ruimte. Bij de beoordeling van de (staat van de) openbare ruimte moet worden getoetst of sprake is van een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving.

Gemeentelijk beleid:

Kadernota Openbare Ruimte 2012 (RIS 249315)

In 2012 is de Kadernota Openbare Ruimte geactualiseerd aan de hand van drie thema's:

- Het verschil maken: bijzondere aandacht gaat uit naar de openbare ruimte die de drie belangrijke onderscheidende karakters van Den Haag kan versterken. Het gaat hierbij om de internationale stad van vrede en recht, groene stad aan zee en het aantrekkelijke centrum;
- De basis op orde: het uitgangspunt voor de woon- en werkgebieden. De kwaliteit moet goed en gebruiksvriendelijk zijn. Er wordt kritischer gekeken wat de basiseisen zijn en hoe de beschikbare ruimte voor zoveel mogelijk doeleinden kan worden gebruikt;
- Samenwerken: de middelen moeten efficiënt ingezet worden. Dit wordt gedaan door werk-met-werk te maken. Residentiekwaliteit wordt aangelegd als de schop toch al voor iets anders de grond ingaat. Daarnaast ligt de focus op het aangaan van coproducties met bedrijven en bewoners. Ook wordt er elke vier jaar een quickscan van de openbare ruimte van alle Haagse buurten gemaakt om de kwaliteit te monitoren, bewoners en bedrijven worden actief benaderd.

In de kadernota 2012 blijven de volgende uitgangspunten van kracht:

- Voor de inrichting: eenvoud, harmonie en ruimte
- Voor het onderhoud: schoon, heel en veilig
- Voor het gebruik: functioneel, veelzijdig en flexibel

Ook zijn in de visie opnieuw drie kwaliteitsstandaarden benoemd voor inrichting en onderhoud.

Residentiekwaliteit: genormeerde inrichting voor alle woon- en werkgebieden. De ontwerpen kenmerken zich door dienstbaarheid, ingetogenheid en tijdloosheid. Dit is het basisniveau voor de stad. Als richtsnoer voor de inrichting en het onderhoud dient het Haags Handboek openbare ruimte.

Hofstadkwaliteit: genormeerde inrichting van de openbare ruimte in speciaal daarvoor aangewezen gebieden: de binnenstad en delen van de Scheveningse kuststrook. Het zijn intensief gebruikte en druk bezochte delen van de stad die gelden als toeristisch en internationaal visitekaartje van de stad. De bestrating, straatmeubilair en het groen moeten aan hoge eisen van uitstraling, functionaliteit en duurzaamheid voldoen. De straten en pleinen met deze kwaliteit zijn hoofdzakelijk voetgangersgebieden.

Maatwerkkwaliteit: deze kwaliteit biedt private partijen de mogelijkheid om samen met de gemeente in een bepaald gebied een bijzondere inrichting te realiseren, bijvoorbeeld in een winkelcentrum of op een bedrijventerrein. Gemeente en private partijen maken in een convenant afspraken over de gewenste inrichting, het onderhoud en de financiering.

Voor de Binckhorst is residentiekwaliteit van toepassing.

Handboek openbarer Ruimte (RIS 268741)

In het Handboek openbare ruimte wordt beschreven welke eisen er gelden voor het inrichten van die openbare ruimte. Het handboek bestaat uit verschillende onderdelen:

- Kadernota Openbare Ruimte
- Technische eisen inrichting openbare ruimte
- Handboek wegebouwdetails
- Handboek straatmeubilair

Het handboek bevat afspraken over werkprocessen, afspraken over betrokkenheid en afstemming bij projecten, technische eisen waar ontwerp en uitvoering aan moeten voldoen, welk straatmeubilair er in de stad wordt gebruikt en er worden standaard wegebouwdetails weergegeven voor de inrichting van straten, wegen en pleinen. Het handboek is van groot belang voor de gemeente, maar ook voor externe partijen die in toenemende mate een bijdrage leveren aan de openbare ruimte.

In het Handboek openbare ruimte is nog niet expliciet ingegaan op de Binckhorst. Wel is gewerkt aan een aanvulling op het Handboek zodat het specifieke industriële en havenkarakter van de Binckhorst behouden kan worden (zie Ambitie Buitenruimte Binckhorst (RIS 295889)).

Nota Beheren op Niveau (RIS 163354)

Met de aanleg van openbare ruimte in een bepaalde kwaliteit wordt tevens gestreefd naar behoud van die kwaliteit en het daarmee zo goed mogelijk beheren. Intensiever gebruik van de openbare ruimte brengt ook intensiever onderhoud met zich mee. De dynamiek van meer intensief gebruik van de openbare ruimte in de stad en de ambitie om deze schoon, heel en veilig te houden vraagt om een integrale benadering. Met de middelen die daarvoor ter beschikking worden gesteld, zet de gemeente zich in om op een zo effectief en efficiënt mogelijke wijze de stad te onderhouden. Hierbij kan gedacht worden aan planmatig onderhoud en beheer, organiseren van samenloop van werkzaamheden (werk-met-werk maken), uitbesteding en het afsluiten van meerjarige contracten.

In de Nota Beheren op niveau is niet expliciet ingegaan op de Binckhorst. Voor de Binckhorst geldt de ambitie residentiekwaliteit. Residentiekwaliteit wordt gelijk gesteld aan het algemeen landelijk gehanteerde basisniveau (CROW-beeldkwaliteitssystematiek, beeldkwaliteit B).

Nota Spelen in de stad (RIS 157604 en RIS 281389)

De nota Spelen in de stad 2015 – 2018 heeft als ambitie om in de stad een goed aanbod te bieden aan speelplekken voor kinderen en jongeren van verschillende leeftijden. Dat betekent dat er voldoende speelplekken moeten zijn voor zowel de kinderen als de jongeren. Deze speelplekken moeten aansluiten bij de wensen die leven in de stad. Bij de aanleg van speelplekken wordt daarom de omgeving nauw betrokken. Gebruikers, ouders en bewoners willen zich bij speelplekken meer verantwoordelijk voelen (mede-eigenaarschap), als zij bij de aanleg van die speelplek nauw betrokken zijn.

Verder dient er rekening te worden gehouden met de actieradius verschillen per leeftijdsgroep, omdat oudere kinderen verder van huis spelen en meer ruimte nodig hebben dan jongere. Onderstaande tabel geeft voor Den Haag invulling aan de nieuwe richtlijn.

Actieradius, speelbelasting en speeloppervlakte

leeftijdscategorie	aantal kinderen per speelplek	actieradius	speeloppervlakte
0 tot 6 jaar	50 tot 75 kinderen	100 - 150 meter	200 m ²
7 tot 12 jaar	75 tot 100 kinderen	400 - 600 meter	500 m ²
13 tot 18 jaar	100 tot 125 kinderen	1.000 meter	750 m ²

Bij nieuwe woningbouwlocaties dient in principe de richtlijn van 3% aan openbare speelruimte te worden gehanteerd in relatie tot het 'uitgeefbaar' gebied. Groenvoorzieningen die ook als informele speel- en/of recreatie ruimte kunnen fungeren, worden hierin meegeteld.

Daar waar in de richtlijn 3% niet haalbaar is, maar wel nodig is gezien de bevolkingsopbouw, dienen de volgende mogelijkheden te worden geïnventariseerd: het autoluw/vrij maken van een primair woongebied, samenwerken met scholen en sportverenigingen, om het potentieel aan speelruimte te vergroten.

Plaatsing speelplek

In het standaardonderwerp van een speelplek is een aantal uitgangspunten genoemd waaraan een speelplek dient te voldoen:

- een centrale, sociaal veilige plek in de buurt, dus geen 'overhoek'
- woningen moeten gericht zijn op het spelen, sociale controle
- speelruimte combineren met een ontmoetingsplek of groen
- verkeersveiligheid rondom een speelplek
- speelplekken dienen bruikbaar en toegankelijk zijn voor kinderen met en zonder handicap.

Nota Binnenwater (RIS 246304)

Voorafgaand aan de Nota Binnenwater is de aandacht vooral uitgegaan naar de kwaliteit en kwantiteit van het water. Maar de Haagse binnenwateren hebben meer te bieden dan alleen een functionele invulling. En de vraag naar meer recreatieve invulling op het water neemt toe. In deze nota verschuift de aandacht naar de gebruikerswaarde van het water. De nota geeft impulsen om gebruiksmogelijkheden te vergroten en biedt ruimte voor nieuwe initiatieven vanuit de stad. Hoofddoel voor de lange termijn is om water een volwaardige plek in de ruimtelijke ordening (en met het omgevingsplan in de fysieke leefomgeving) te geven. Niet alleen voor berging of afvoer van water, niet alleen als drager van de stedelijke ecologie, maar vooral ook als een waardevol element voor een goed verblijfsklimaat en een kans voor economische ontwikkeling. In deze nota is de Haagse Trekvlies aangegeven als entree van Den Haag.

Strategie tijdelijk gebruik braakliggende terreinen (RIS 180817)

Voor de Binckhorst is deze strategie opgenomen omdat braakliggende terreinen door het tijdelijk gebruik deel uit kunnen gaan maken van de openbare ruimte. Pas als een terrein voor een ieder toegankelijk is, is sprake van openbare ruimte.

In deze strategie wordt nader ingegaan op de mogelijkheden tot het tijdelijk gebruiken van braakliggende terreinen. Dit kan een instrument zijn voor het testen van het in een later stadium vestigen van nieuwe functies in een gebied. Ook kunnen hierdoor tijdelijke behoeftes van een wijk of gebied goed gefaciliteerd worden. Afhankelijk van de locatie zijn verschillende initiatieven denkbaar (zoals stadsboerderijen, markten of parkeerterreinen). Er heeft een gemeentebrede inventarisatie van braakliggende terreinen plaatsgevonden waarop een tijdelijke invulling tot de mogelijkheden behoort.

Essentieel onderdeel van de openbare ruimte is het groen. De beleidsnotities voor het groen zijn: de Agenda Groen voor de Stad, de Nota Stedelijke Ecologische Verbindingszones en de Nota Haagse Bomen. Het beleid voor dit onderdeel is in zijn geheel op de factsheet Natuur en groen opgenomen.

Ambitie Binckhorst Openbare Ruimte

Het document Ambitie Binckhorst Openbare Ruimte voorziet in referentiebeelden en handvatten qua inrichting van de openbare ruimte. Het ambitiedocument geeft aan waar de mogelijkheden liggen om zowel het karakter (rauw, stoer, industrieel) als de duurzaamheid- en klimaatambities te verwezenlijken.

Sectorale ambitie openbare ruimte

Vanuit de uitgangspunten van de integrale kwaliteitsbenadering van de openbare ruimte is de sectorale ambitie onderverdeeld in de drie onderdelen: inrichting, onderhoud en gebruik. Allereerst dient de inrichting van de openbare ruimte op residentiekwaliteit plaats te vinden. Ten tweede dient het beheer en onderhoud op doelmatige wijze (schoon, heel en veilig) plaats te vinden. Tot slot dient het gebruik multifunctioneel, veelzijdig en flexibel te zijn. Juist het meervoudige gebruik van de openbare ruimte en de intensivering daarvan kan leiden tot een grotere druk op de openbare ruimte. Uitgangspunt is daarom dat het gebruik multifunctioneel kan zijn en dat de inrichting van de openbare ruimte hier ook rekening mee houdt. Gelet op het voorgaande wordt de ambitie als volgt samengevat: de openbare ruimte heeft residentiekwaliteit, wordt doelmatig beheerd en onderhouden en wordt functioneel, flexibel en veelzijdig (in gebruik) ingericht.

3. Confrontatie A: Sectorale ambitie vs gebiedsvisie

In de gebiedsvisie is aangegeven dat bij de transformatie van de Binckhorst de buitenruimte een essentiële rol speelt. Met de aanleg van de Rotterdamsebaan en de nieuwe havens is een begin gemaakt met de herinrichting ervan, maar voor de beoogde transformatie naar een stedelijk gemengd woon-werkgebied met een stevig aantal woningen is méér nodig. Behalve voor de huidige gebruikers met hun bedrijfsmatige en industriële activiteiten moet de buitenruimte ook goede ruimtelijke condities bieden voor toekomstige bewoners, nieuwe economische functies en bezoekers.

De toekomstige buitenruimte moet een zekere flexibiliteit bieden in gebruiks- en verblijfskwaliteiten om aan uiteenlopende eisen en wensen van (toekomstige) gebruikers te kunnen voldoen. Dit alles met behoud, respectievelijk versterking van de identiteit van de Binckhorst. Toegankelijkheid en verblijfskwaliteit zijn belangrijke uitgangspunten bij de transformatie van de buitenruimte. Het toegankelijk maken van de kades biedt ruimte en kwaliteit voor het maken van een circuit van doorgaande routes. Groene kwaliteit en verblijfskwaliteit zijn hierbij belangrijk. De keuzes voor inrichting en materialisering zijn groen en duurzaam. Het gaat dan over het klimaatbestendig maken van het gebied, door bijvoorbeeld delen te vergroenen of het nemen van klimaatbestendige

maatregelen, zoals transport van hemelwaterafvoer (goten en wadi's), watervertragende parken, waterpleinen en groene inrichting van de kades.

De gebiedsvisie is in lijn met de sectorale ambitie voor openbare ruimte.

4. Bestaande situatie/referentiesituatie

De huidige inrichting van de openbare ruimte gaat uit van (grootschalige industriële) bedrijvigheid en bijbehorende (auto)verkeersstromen, maar ontbeert daardoor een verblijfsklimaat. Het gebied is rommelig, versteend en biedt nauwelijks comfort aan voetgangers en fietsers. De inrichting heeft zich nog niet aangepast aan de geleidelijk voltrekkende transitie van een monofunctioneel industrieterrein naar een meer gemengd woon-werkgebied. Bij dit nieuwe profiel horen betere en meer aangename verbindingen voor voetgangers, fietsers en ov-reizigers en een aangenaam verblijfsgebied voor bewoners.

Een ander aspect dat extra aandacht verdient, is de (on)zichtbaarheid van de belangrijkste kwaliteit: het water met zijn kades. Die vormen nu nog de achterkanten van het gebied, zijn ongebruikt, onzichtbaar, ontoegankelijk, vol met rommel of worden gebruikt voor opslag en parkeren. Dit is buitengewoon zonde, want het water heeft de Binckhorsthaven veel te bieden. Om de potentie van het gebied op te kunnen pakken, is het nodig de kades te veranderen in aantrekkelijke en toegankelijke voorkanten.

5. Confrontatie B: Sectorale ambitie vs huidige situatie

Gelet op de gestelde ambitie ligt er een duidelijke ontwikkelopgave voor alle deelgebieden, voor de korte en lange termijn. De openbare ruimte van de Binckhorst zal moeten worden aangepast aan de geleidelijke transformatie naar een gemengd woon-werkgebied. Met de aanleg van de Rotterdamsebaan en samenhangende ingrepen (Supernovaweg, tweede deel Melkwegstraat) is daar reeds een begin mee gemaakt.

6. Borging in omgevingsplan

De ambities voor het thema openbare ruimte heeft geleid tot een planregel in het omgevingsplan. Als algemene randvoorwaarde is opgenomen dat voor de openbare ruimte residentiekwaliteit in acht wordt genomen en dat bij de inrichting rekening wordt gehouden met Handboek Openbare ruimte en de functionaliteit, flexibiliteit en veelzijdigheid (in gebruik). Met deze randvoorwaarde wordt geborgd dat bij elk initiatief invulling moet worden gegeven aan de ambitie voor de openbare ruimte.

7. Samenvatting:

Ambitie Binckhorst:

“De openbare ruimte heeft residentiekwaliteit, wordt doelmatig beheerd en onderhouden en wordt functioneel, flexibel en veelzijdig (in gebruik) ingericht.”

Factsheet Radarverstoringgebieden

1. Inleiding

Om zeker te stellen dat de defensieradars een goed beeld van het luchtruim – en van wat daar vliegt – behouden en dat dit beeld niet in onaanvaardbare mate wordt verstoord door hoge objecten, moeten bestemmings- en omgevingsplannen rekening houden met deze radars.

2. Ambities

Definities, bestaande wetgeving en beleid

Definities

Radarverstoringgebied:

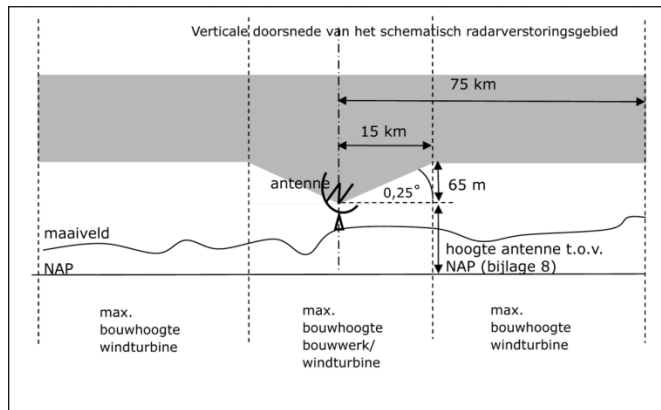
gebied waar beperkingen gelden ten aanzien van bestemmingsplannen ten behoeve van een goede werking van de radar op het radarstation.

Wetgeving

De Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) geeft uitwerking aan enkele bepalingen uit het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het Barro voorziet in de juridische borging van het nationaal ruimtelijk beleid. Lagere overheden zijn verplicht om de regels uit het Rarro over te nemen in ruimtelijke plannen, als nationale belangen dat noodzakelijk maken. In het Rarro zijn ook regels opgenomen voor radarverstoringgebieden. In artikel 2.4 van het Rarro zijn de volgende regels opgenomen:

Artikel 2.4 (bouwbeperkingen radarverstoringgebieden)

1. De maximale hoogte van bouwwerken in een radarverstoringgebied wordt bepaald door elke denkbeeldige rechte lijn die wordt getrokken vanaf een punt op de top van de radarantenne, waarvan de hoogteligging ten opzichte van NAP is opgenomen in bijlage 8, oplopend met 0,25 graden tot een punt gelegen 15 kilometer vanaf voornoemde radarantenne.
2. Onverminderd het eerste lid geldt voor de toppen van de wieken van windturbines een maximale hoogte in een radarverstoringgebied, die wordt bepaald door elke denkbeeldige, ten opzichte van NAP horizontale rechte lijn, die wordt getrokken van het uiterste punt van de lijn, bedoeld in het eerste lid, tot een punt gelegen 60 kilometer daar vandaan. De resulterende maximale hoogte voor de toppen van de wieken van windturbines is per radarverstoringgebied opgenomen in bijlage 10 en tezamen met de omvang van het radarverstoringgebied verbeeld op de kaart in bijlage 8.4.
3. De toepassing van het eerste en tweede lid wordt schematisch als volgt weergegeven:



Daarnaast zijn nog artikelen opgenomen over de procedure en de inhoud van de beoordeling van de gevolgen van de verstoring van het radarbeeld. Voor radarstation Woensdrecht is bepaald dat de maximale hoogte van windturbines in de Binckhorst niet meer mag bedragen dan 113 meter. Verder gelden er geen beperkingen.

Gemeentelijk beleid

Er is geen gemeentelijk beleid voor radarverstoringsgebieden.

Sectorale ambitie radarverstoringsgebieden

Door het ontbreken van specifieke wetgeving en gemeentelijk beleid is de enige norm een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Dit vormt de ondergrens. De ambitie voor het thema 'radarverstoringsgebieden' is dat windturbines niet hoger mogen zijn dan 113 meter, om te voorkomen dat ontoelaatbare radarverstoring optreedt.

3. Confrontatie A: Sectorale ambitie vs gebiedsvisie

In de gebiedsvisie is ten aanzien van radarverstoringsgebieden niets opgenomen. Dit betekent dat de hiervoor opgenomen sectorale ambitie niet aangescherpt hoeft te worden.

4. Bestaande situatie (inclusief referentiesituatie)

Binnen de Binckhorst zijn geen windturbines aanwezig.

5. Confrontatie B: Sectorale ambitie vs huidige situatie

Binnen de Binckhorst zijn geen windturbines aanwezig. Er bestaat geen conflict of opgave tussen de ambitie en huidige situatie.

6. Borging in omgevingsplan

In de regels van het omgevingsplan is een beperking opgenomen ten aanzien van de lengte van de wiek van windturbines. Gecombineerd met de voorwaarden die volgen uit het thema externe veiligheid leidt dit tot de regel dat de lengte van een wiek van een windturbine, gemeten vanaf de rotor tot de tip van de wiek, niet meer mag bedragen dan twee meter. Het gaat hierbij om kleine turbines die passen binnen het stedelijk gebied en om die geen hinder veroorzaken voor omliggende activiteiten.

7. Samenvatting

Ambitie Binckhorst:

“Om te voorkomen dat ontoelaatbare radarverstoring optreedt, mogen windturbines niet hoger zijn dan 113 meter .”

Factsheet Ruimtelijke kwaliteit

1. Inleiding

Onder 'ruimtelijk kwaliteit' wordt vaak een hoeveelheid van factoren bedoeld, die de kwaliteit van de leefomgeving in een bepaald gebied vergroot. In het omgevingsplan Binckhorst wordt onder ruimtelijk kwaliteit verstaan de meer stedenbouwkundige invulling, zoals het ruimtelijk en functioneel raamwerk, de openbare ruimte, maar ook de uitstraling en beeldkwaliteit van het gebouwen de architectonische invulling. Ruimtelijke kwaliteit kan op verschillende schaalniveaus worden bekeken: van de grootste stedenbouwkundige schaal (de structuur van het gebied), tot de kleinste architectonische (de materiaalgebruik van de gevel). Bij ruimtelijke kwaliteit wordt tevens gekeken naar identiteit en imago van het gebied, dichtheden, functiemix, bereikbaarheid, sociaalmaatschappelijke aspecten en duurzaamheidsaspecten.

2. Ambities

Definities, bestaande wetgeving en beleid

Definities

Ruimtelijke kwaliteit

Voor ruimtelijke kwaliteit bestaat geen eenduidige definitie, het begrip is volledig context- en tijdgebonden. De ruimtelijke kwaliteit van een plek of een gebied wordt bepaald door de mate waarin gebruikers zich thuis of welkom voelen, of de mate waarin uiteenlopende groepen gebruikers bezit kunnen nemen van de openbare ruimte en van voorzieningen ener een gevoel van betrokkenheid en gebondenheid ontstaat.

FSI (bebouwingsintensiteit):

Om de stedelijkheid van een gebied te beoordelen wordt vaak gebruik gemaakt van de indicator: FSI. De Floor Space Index, kortweg FSI, is de maat die het totale aantal vierkante meters bebouwing, inclusief de verdiepingen, binnen een plangebied vergelijkt met het totale, zowel bebouwde als onbebouwde, oppervlak van datzelfde plangebied. Hoe hoger de FSI, hoe stedelijker een gebied.

Rijksbeschermd stadsgezicht

Een gebied, dat bij besluit van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de minister van Infrastructuur en Milieus aangewezen als beschermd stadsgezicht als bedoeld in de Monumentenwet.

Gemeentelijk beschermd stadsgezicht

Een gebied, zoals op een kaart aangegeven, dat bij besluit van de gemeenteraad van Den Haag is aangewezen als beschermd stadsgebied.

Rijksmonument

Gebouwen of andere objecten die om hun nationale cultuurhistorische waarde door de rijksoverheid zijn aangewezen als beschermd monument.

Gemeentelijk monument

Gebouwen of andere objecten die om het regionale of plaatselijke belang door de gemeente zijn

aangewezen als beschermd monument.

Wetgeving

Op het gebied van ruimtelijke kwaliteit bestaat geen wetgeving voor de elementen van de ruimtelijke kwaliteit. In het kader van een bestemmingsplan is daarom het beoordelingscriterium een 'goede ruimtelijke ordening'. Met de verbrede reikwijdte van het omgevingsplan Binckhorst wordt dat het criterium 'een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving'.

Gemeentelijk beleid

Agenda Ruimte voor de Stad

Eind 2016 is de Agenda Ruimte voor de Stad vastgesteld door de gemeenteraad. Daarmee heeft Den Haag weer een geactualiseerde lange termijn agenda voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. De agenda Ruimte voor de Stad geeft aan hoe we omgaan met demografische trends van groei van steden en grote vraag naar woningen (verwachte groei van 3.000-5.000 inwoners per jaar in Den Haag voor de komende decennia). Er worden strategische keuzes gemaakt over waar wordt verdicht en dat verdichting samen dient te gaan met kwaliteit van de leefomgeving en dat wordt ingezet op innovatieve kenniseconomie en toerisme, duurzaamheid, energietransitie, duurzame mobiliteit en buitenruimte.

Uitvoeringsplan Duurzame stedenbouw (RIS 251777)

Het Uitvoeringsplan Duurzame Stedenbouw is door het college vastgesteld als uitwerking van de Kadernota Duurzaam Den Haag uit 2009.

Het Uitvoeringsplan Duurzame Stedenbouw geeft een praktische en stimulerende invulling aan duurzame stedenbouw in Den Haag. Het noemt de belangrijkste principes van duurzame stedenbouwen gaat in op voor Den Haag relevante opgaven op het vlak van energie, kust, klimaat engroen, bewegen en bouwen en hergebruik.

Energie

In het Uitvoeringsplan Duurzame Stedenbouw wordt het uitbreiden én koppelen van collectieve warmtenetten als grote kans benoemd. Meer informatie over de ambities van het thema energie zijn opgenomen op de factsheet Energie, klimaat en circulariteit.

Klimaat en groen:

Flexibele vormen van waterbeheer en aandacht voor koeling spelen een grote rol bij klimaatadaptatie in de stad. Een robuuste stedelijke groen- en waterstructuur is daarbij van groot belang: op stedelijke schaal zijn stadsparken en landgoederen koelte-eilanden in de stad. Op microniveau helpen de detaillering van de stedelijke ruimte en materiaalgebruik bij het beperken van wateroverlast en opwarming. Mogelijke maatregelen zijn waterpleinen, groene daken, verticale (gevel) tuinen en toepassing van materialen met een goede waterdoorlaatbaarheid en hoog reflectie gehalte. De strategie voor een klimaatbestendige stad is opgenomen in het Uitvoeringsplan Klimaatbestendig Den Haag (RIS2524270) en het Actieprogramma Klimaatbestendige stad (RIS 283893, bijlage 2). De opgave is om bij (her)ontwikkeling van de stad klimaatbestendigheid mee te nemen als kans. Zo kunnen we meegroeien met klimaatverandering. Dat bespaart niet alleen kosten, maar kan bovendien meerwaarde opleveren in de vorm van een aantrekkelijke woon- en leefomgeving.

Meer informatie over de ambities van het thema klimaat en groen zijn opgenomen op de factsheets Energie en klimaat en circulariteit en Natuur en groen.

Bewegen

Duurzame stedenbouw geeft vorm aan een openbare ruimte die uitnodigt tot schone en gezonde vormen van bewegen. Op stedelijk niveau ligt de nadruk op het vormgeven van het netwerk van langzaam verkeersroutes. Verder wordt dit verbeterd door aantrekkelijke looproutes tussen openbaar vervoerhaltes en belangrijke stedelijke functies. Een duurzame stad nodigt uit tot gezond gedrag. De mogelijkheden voor spelen, recreatief bewegen en sporten in de leefomgeving zijn daarvoor belangrijk. Duurzame stedenbouw raakt op dit punt aan het Haagse sportbeleid. Dat zet in op een integraal programma voor sport, leisure en een sportief ingerichte (semi-)openbare ruimte.

Bouwen en hergebruik

Hergebruik van leegstaande gebouwen is de komende jaren een belangrijke bouwopgave. Dit biedt kansen voor duurzaamheid omdat hergebruik gunstig is voor het gebruik van grondstoffen, sociale cohesie (wanneer bewoners na renovatie kunnen terugkeren), levendigheid (bij het omzetten van kantoren naar wonen) en versterken van historische structuren en gebouwen (herkenbaarheid). Andersom is duurzaamheid een voorwaarde voor succesvol hergebruik.

Welstandsnota

Op dit moment wordt gewerkt aan een nieuwe Welstandsnota. De opzet van de nota is enerzijds generieker dan de nota uit 2004, de nota geldt voor de hele stad. Anderzijds is de nota veel omgevings specifieker, door de criteria te koppelen aan de bestaande of gewenste toekomstige kenmerken en kwaliteiten van de omgeving. In de nota kunnen daarnaast gebiedsspecifieke criteria voor de Binckhorst worden opgenomen, in de vorm van een beeldkwaliteitsplan kunnen aanvullende criteria voor een deel van de Binckhorst worden opgesteld of anderzijds een bepaling dat in een deel van het gebied geen eisen aan het uiterlijk en de plaatsing worden gesteld (welstandsvrij).

Sectorale ambitie ruimtelijke kwaliteit

Het is de ambitie om de Binckhorst te transformeren naar een gemengd hoogstedelijk woon-werkgebied, waarbij nieuwe woonmilieu's ontwikkeld worden die ook een intensivering van het ruimtegebruik inhouden. Nieuwe ontwikkelingen dienen zowel qua ruimtelijk en functioneel raamwerk en openbare ruimte als qua uitstraling en beeldkwaliteit van de bebouwing te passen bij een gemengd woon- werkgebied.

3. Confrontatie A: Sectorale ambitie vs gebiedsvisie

De Binckhorst is een belangrijk economisch gebied in de stad. Door de strategische ligging (nabij de Haagse binnenstad en aan belangrijke hoofdinfrastructuur) en het bijzondere karakter (economische motor, transformatiegebied) heeft het gebied betekenis op verschillende schaalniveaus. De stedenbouwkundige ambities zijn om de Binckhorst te transformeren tot een gemengd gebied waarbij nieuwe stedelijke milieus worden ontwikkeld en het gebied sterk geïntensiveerd wordt. Deze verdichting moet gecombineerd worden met een duurzame energievoorziening, een robuuste stedelijke groen- en waterstructuur, een openbare ruimte die uitnodigt tot bewegen en het zoveel mogelijk hergebruiken van leegstaande gebouwen. De bestaande cultuurhistorisch waardevolle bebouwing dient behouden te blijven. De Binckhorstlaan krijgt de uitstraling van een stedelijke boulevard, de kades worden openbaar en langs de Trekvlies komt een waterfrontpark.

In de gebiedsvisie wordt op meerdere plekken gesproken over (zaken die raken aan) de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. De infrastructuur en openbare ruimte worden benoemd als de hoofdingrediënten van het ruimtelijk raamwerk. De ambities in de gebiedsvisie vormen een verfijning en aanvulling op de ambitie die hiervoor is geformuleerd op basis van het

sectorale beleid. De ambitie voor de Binckhorst als geheel wijzigt niet. De gebiedsvisie en het sectoraal beleid zijn in overeenstemming.

4. Bestaande situatie (inclusief referentiesituatie)

De Binckhorst is nu een bedrijventerrein met allerlei vormen van bedrijvigheid: van de grootschalige industriële beton- en asfaltcentrale tot de kleinschalige bedrijvigheid in de Caballero Fabriek en het kantorencluster rondom het Maanplein. Door de ligging nabij het centrum van Den Haag, drie treinstations en door de goede ontsluiting op de A12, centrumring en in de toekomst ook de A4/A13 is het gebied goed ontsloten.

In de afgelopen decennia zijn er veel veranderingen in de Binckhorst geweest. Die verschillen zijn zichtbaar in de uitstraling van de gebouwen. Een aanzienlijk deel daarvan is vooral functioneel en weinig expressief. Daarentegen zijn in de Binckhorst ook voldoende gebouwen met een bijzondere historische en/of industriële uitstraling die bepaalde bouwperiodes vertegenwoordigen in het nu. De Fokkerterminal, Kasteel de Binckhorst, Bink 36 en de Caballero Fabriek zijn bepalend voor de identiteit en structuur van de Binckhorst en dienen behouden te blijven.

Het gebied kenmerkt zich door een relatief monofunctioneel gebruik. Er wordt in het gebied zeer beperkt gewoond. Voorzieningen ondersteunen met name de bedrijfsfuncties, met uitzondering van recent gevestigde voorzieningen als Kompaan en Mama Kelly. De huidige inrichting van de openbare ruimte past bij het huidige gebruik en de bijbehorende (auto)verkeersstromen, maar ontbeert daardoor een verblijfsklimaat. Het gebied is rommelig, versteend en biedt nauwelijks comfort aan voetgangers en fietsers. De inrichting heeft zich nog niet aangepast aan de geleidelijk voltrekkende transitie van een monofunctioneel industrieterrein naar een meer gemengd woon-werkgebied.

Daarnaast zijn het water en de daarlangs gelegen kades grotendeels onzichtbaar. Die vormen nu nog de achterkanten van het gebied, zijn ongebruikt, onzichtbaar, ontoegankelijk, vol met rommel of worden gebruikt voor opslag en parkeren.

Op enkele locaties is het industriële verleden duidelijk zichtbaar en overstijgt de uitstraling en beeldkwaliteit het normale niveau van een bedrijventerrein. Voorbeelden hiervan zijn de (directe omgeving van) de Caballero Fabriek en Binck 36. Het gebied rond de begraafplaats en het kasteel heeft eveneens een eigen uitstraling en beeldkwaliteit.

5. Confrontatie B: Sectorale ambitie vs huidige situatie

De sectorale ambitie zoals die is opgenomen, neemt als uitgangspunt de transformatie naar een gemengd woon- werkgebied. Daarbij worden de bestaande kwaliteiten en waardevolle structuren zoveel mogelijk benut. Gelet op de bestaande ruimtelijke kwaliteit ligt er een opgave.

6. Borging in omgevingsplan

In het omgevingsplan is een open norm opgenomen om ruimtelijke kwaliteit te borgen: “de ruimtelijke kwaliteit van een gemengd hoogstedelijk woon-, werk en leefgebied” wordt in acht genomen. Deze open norm wordt in een beleidsregel uitgewerkt. In het omgevingsplan is een aantal randvoorwaarden opgenomen waarmee ingevuld wordt wat in ieder geval onder een gemengd hoogstedelijk woon-, werk en leefgebied moet worden verstaan:

1. de bouwhoogte van nieuwe bebouwing bedraagt ten minste acht meter en niet meer dan 70 meter, met dien verstande dat de minimale en maximale hoogte van de bebouwing en de hoogteaccenten verschilt per (deel)gebied, in de beleidsregel “ruimtelijke kwaliteit” is een verdere differentiatie van de hoogte opgenomen. In uitzondering op deze maximale hoogte zijn hoogteaccenten tot een hoogte van 140 meter voor de bebouwing aan de zuidzijde van de kruising van de Mercuriusweg en Binckhorstlaan toegestaan;
2. de minimale hoogte van de plint voor nieuwe gebouwen bedraagt ter plaatse van de aanduiding “regeling plint” zoals deze op de kaart 'Regels bebouwing' behorende bij de beleidsregel 'ruimtelijke kwaliteit' is aangegeven, acht meter, waarbij de plint uitsluitend uit één of twee bouwlagen mag bestaan;
3. aan de Binckhorstlaan dienen nieuwe gebouwen in de rooilijn, zoals opgenomen op de verbeelding gebouwd te worden en tevens het bepaalde onder 2 geldt;
4. langs de Trekvlies worden binnen 26 meter van de watergrens geen nieuwe gebouwen gebouwd. Bij Binck Eiland wordt afgeweken van deze breedte van de onbebouwde kade van 26 meter;
5. nieuwe gebouwen hebben een floor space index (FSI) van minimaal 1. De floor space index verschilt per (deel)gebied, in de beleidsregel “ruimtelijke kwaliteit” is een verdere differentiatie van de floor space index opgenomen;
6. waardevolle bebouwing dient behouden te blijven;
7. er moet sprake zijn van functiemenging waarbij in ieder geval voor gebieden die in de beleidsregel “ruimtelijke kwaliteit, kaart ruimtelijk en functioneel raamwerk” zijn aangewezen als primaat werken geldt dat bij herstructurering minimaal het bruto-vloeroppervlak van de begane grond van het bestaande pand dat niet in gebruik was voor de activiteit wonen, terug moet komen in het nieuwe initiatief op de begane grond en/of verdieping en dat dit oppervlak niet aangewend mag worden voor de activiteit wonen, met uitzondering van entrees tot woningen.

7. Samenvatting

Ambitie Binckhorst:

“Voldoen aan de ruimtelijke kwaliteit die past bij een gemengd (hoog) stedelijk milieu en die aansluit bij het industriële karakter van de Binckhorst.”

Factsheet Sociale Veiligheid

1. Inleiding

Bij deze factsheet gaat het om sociale veiligheid: de ervaring van (on)veiligheid van een individu veroorzaakt door de inrichting in relatie tot menselijk handelen in de openbare ruimte. Onveiligheid of het gevoel hebben dat het onveilig is in de buurt, kan ervoor zorgen dat mensen worden belemmerd in hun sociale bezigheden. Vanwege het zeer brede en de zeer uiteenlopende mogelijke beïnvloedingen op het thema sociale veiligheid wordt in het kader van het omgevingsplan het thema sociale veiligheid beperkt tot de volgende deelonderwerpen: stedenbouw, planologie en openbare ruimte.

2. Ambities

Definities, bestaande wetgeving en beleid

Definities

Sociale veiligheid:

De bescherming of het zich beschermd voelen tegen gevaar dat veroorzaakt wordt door of dreigt van de kant van menselijk handelen in de openbare ruimte, gelet op het criterium 'kwaliteit van de fysieke leefomgeving' wordt dit in het kader van het omgevingsplan beperkt tot de volgende deelonderwerpen:

Stedenbouw

Hierbij zijn onder meer van belang: het vermijden van nissen, donkere hoeken, stegen, overkluizingen die zichtlijnen verstoren, oriëntatie van woningen: ogen op straat, gebruik van bepaalde (ontsluitings)types: voordeuren aan de straat, behandeling van plinten (geen blinde gevels)

Planologie

Hierbij is de onderlinge invloed van de vereniging van functies van belang, bijvoorbeeld een menging van functies waardoor het gebied zowel overdag als 's avonds levendig is.

Openbare ruimte,

Hierbij kan gedacht worden aan het voorkomen of beperken van dichte, zichtbelemmerende bosschages, beplantingsstroken, scheiding tussen verblijfsgebieden en woongebieden en verlichting.

Wetgeving

Er bestaat geen wetgeving voor het thema sociale veiligheid. In het kader van een bestemmingsplan is het beoordelingscriterium een 'goede ruimtelijke ordening'. Met de verbrede reikwijdte van het omgevingsplan Binckhorst, zoals opgenomen in artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, wordt dat 'een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving'.

Gemeentelijk beleid

Ten aanzien van de deelonderwerpen stedenbouw en planologie is er geen gemeentelijke beleid. Voor het deelonderwerp openbare ruimte is er wel gemeentelijk beleid. In de Kadernota Openbare Ruimte is aangegeven dat de toegankelijkheid van de openbare ruimte moet worden afgestemd op de invloed die dit heeft op de sociale veiligheid.

Overig

Bouwverordening:

Op grond van artikel 2.3a.1 van de Bouwverordening Den Haag dient een bouwwerk zodanig te zijn, dat het zowel op zichzelf als in verband met de bestaande omgeving voldoet aan redelijke eisen van sociale veiligheid. Het bouwwerk dient derhalve in zich te hebben dat het in zijn algemeenheid sociale controle mogelijk maakt, dat het bepaalde ongewenste situaties op het gebied van criminaliteit tegengaat en dat het de eigen veiligheid beschermt. Een voorbeeld is een regeling voor portiekverlichting.

Sectorale ambitie sociale veiligheid

Er is geen specifieke wettelijke grenswaarde voor sociale veiligheid opgenomen. Daarom is alleen het algemene wettelijke criterium van toepassing: (zorg voor) een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Het gemeentelijk beleid voor het deelonderwerp openbare ruimte en de regeling in de Bouwverordening is zeer algemeen en is feitelijk een andere verwoording van het algemeen wettelijk criterium. De ambitie voor het thema sociale veiligheid is daarom het voorkomen van strijd met de goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving.

3. Confrontatie A: Sectorale ambitie vs gebiedsvisie

In de gebiedsvisie is ten aanzien van sociale veiligheid niets opgenomen. Dit betekent dat de hiervoor opgenomen sectorale ambitie niet aangescherpt hoeft te worden.

4. Bestaande situatie (inclusief referentiesituatie)

In de bestaande situatie wordt de Binckhorst gekenmerkt door bedrijvigheid, waardoor overwegend in de dagperiode gebruik van het gebied wordt gemaakt. Hierdoor is sprake van een extensief gebruik van het gebied in de avond- en nachtperiode. De huidige invulling van het gebied qua bebouwing (stedenbouw) en functiemix (planologie) is passend bij het gebruik als bedrijventerrein. Ook de openbare ruimte is ingericht op een wijze die past bij het gebruik als bedrijventerrein. Daarnaast heeft het gebied ook een functie in de doorgaande verbinding tussen onder meer het Haagse stadscentrum en Voorburg en Rijswijk. De bouwterreinen op de Binckhorstlaan in verband met de aanleg van de Rotterdamsebaan kunnen voor gevoelens van sociale onveiligheid zorgen.

5. Confrontatie B: Sectorale ambitie vs huidige situatie

De sociale veiligheid in de bestaande situatie is op dit moment passend voor het huidige gebruik als bedrijventerrein. De bouwterreinen in verband met de aanleg van de Rotterdamsebaan kunnen voor gevoelens van sociale onveiligheid zorgen. Dit is echter een tijdelijke situatie, waarbij bovendien maatregelen getroffen zijn, bijvoorbeeld extra verlichting.

De opgave om tot een passende sociale veiligheid te komen, kan worden vervuld door de ontwerpopgaven voor de deelonderwerpen stedenbouw en openbare ruimte en door de toevoeging

van functies in een passende mix. Door de borging in de regels (zie hierna) is sociale veiligheid bovendien een thema dat bij elke vergunningsaanvraag wordt getoetst. De huidige situatie is derhalve geen knelpunt waardoor de ambitie niet zal worden gehaald.

6. Borging in omgevingsplan

Zoals hiervoor beschreven, is er geen specifieke wetgeving of gemeentelijk beleid op het gebied van terrein van sociale veiligheid. Wel geldt het algemene wettelijke criterium '(zorg voor) een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving' van toepassing. Aan dit criterium is invulling gegeven door de algemene randvoorwaarde dat er rekening wordt gehouden met de sociale veiligheid en deze niet onevenredig wordt aangetast. Deze regel is uitgewerkt in een beleidsregel.

7. Samenvatting

Ambitie Binckhorst:

"Het voorkomen van strijd met de goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving"

Factsheet Trillinghinder

1. Inleiding

Bij deze factsheet gaat het om hinder of schade door trillingen van bedrijfsactiviteiten of infrastructuur. Deze trillingen kunnen op hun beurt leiden tot hinder voor personen, schade aan het gebouw of storing aan apparatuur. Het gaat daarbij niet om tijdelijke vormen van trillingen, zoals bijvoorbeeld tijdens bouwwerkzaamheden.

2. Ambities

Definities, bestaande wetgeving en beleid

Definities

Trillingen:

een periodiek herhaalde omkering van de bewegingsrichting die ontstaat doordat een bron (bijvoorbeeld een machine), eventueel via een gebouw, een kracht uitoefent op de bodem, lucht of water.

Wetgeving

In Nederland bestaat geen wetgeving voor hinder of schade door trillingen. De beoordeling van het aspect trillingen vindt plaats in het kader van zorg voor een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Wel zijn er een beleidsregel, een handreiking en richtlijn beschikbaar om trillingen in kaart te brengen:

- SBR-richtlijn
- Beleidsregel trillinghinder spoor
- Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening (zie verder onder 'Overig')

Gemeentelijk beleid

Er is geen gemeentelijk beleid inzake het voorkomen van hinder of schade door trillingen.

Overig

SBR-richtlijn

Een belangrijk en voor veel situaties te gebruiken hulpmiddel is de SBR-richtlijn "Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen". Deze richtlijn bestaat uit drie delen:

- Deel A, Schade aan gebouwen
- Deel B, Hinder voor personen in gebouwen
- Deel C, Storing aan apparatuur

De richtlijnen hebben uitsluitend betrekking op trillingen die van buiten het te beoordelen gebouw komen. Dat houdt in dat het gaat om trillingen die uitsluitend via de ondergrond en de funderingen het gebouw bereiken. Dat is tevens het beoordelingscriterium voor deel A (Schade aan gebouwen). Bij deel B (hinder voor personen in gebouwen) worden de trillingen gemeten op vloeren, omdat daar de hinder optreedt. Overigens komt het nogal eens voor dat wat door bewoners als trilling wordt ervaren in werkelijkheid laagfrequent geluid is (en dus overdracht via de lucht). Hiervoor gelden de richtlijnen niet.

Beoordeling trillinghinder

Trillinghinder wordt beoordeeld aan de hand van het maximaal optredende en het gemiddeld trillingsniveau. Voor een aantal typen trillingen en verschillende gebouwfuncties (bijvoorbeeld wonen, onderwijs) staan in de richtlijn grens- en streefwaarden voor maximaal optredende trillingsniveaus en gemiddelde trillingsniveaus. Overschrijding van de streefwaarden leidt tot een reële kans op hinder.

Beoordeling schade

Voor schade aan gebouwen zijn grenswaarden opgenomen. Overschrijding van deze waarden wordt beoordeeld als een onacceptabele kans op schade. Omdat er sprake is van een kans op schade is niet gezegd dat bij een overschrijding van de waarden ook schade optreedt. Evenmin is gegarandeerd dat er geen schade op zal treden wanneer de metingen onder de grenswaarden blijven. Om die reden wordt er een monitoringsprogramma opgezet via het vergunningenspoor als er een kans op schade bestaat.

Beleidsregel trillinghinder spoor

De beleidsregel trillinghinder spoor heeft tot doel vast te stellen op welke wijze omgegaan wordt met enkele aspecten van trillinghinder bij de vaststelling van een tracébesluit tot aanleg, wijziging of hernieuwde ingebruikneming van een landelijke spoorweg, als bedoeld in de Tracéwet. Omdat er in onderhavig geval geen sprake is van een tracébesluit, wordt op deze beleidsregel niet verder ingegaan.

Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening

Paragraaf 6.3.4 van de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening bevat een toetsingskader voor de beoordeling van trillinghinder door industriële activiteiten bij de verlening van een omgevingsvergunning milieu. Dit toetsingskader is net als de SBR-richtlijn gebaseerd op het maximale trillingsniveau en het energetisch gemiddelde trillingsniveau.

Er zijn, in tegenstelling tot de SBR-richtlijn, echter richt- en grenswaarden opgesteld gericht op vijf verschillende gebiedstyperingen in plaats van op verschillende functies. De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft aangegeven dat het bevoegd gezag vrij is om een bepaald toetsingskader te kiezen. Wel heeft de Afdeling aangegeven dat de gebiedstypering 4 en 5 uit de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening onvoldoende zijn onderbouwd. Deze kunnen daarom niet meer worden gebruikt. Gebiedstypering 3 sluit het meest aan bij de Binckhorst.

Sectorale ambitie trillinghinder

Vanuit wetgeving en gemeentelijk beleid is de enige norm een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Dit vormt de ondergrens. Zo lang er geen sprake is van ontoelaatbare hinder of schade door trillingen is er sprake van een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving. De ambitie voor het thema trillingen is: Het voorkomen van ontoelaatbare hinder of schade door trillingen (strijd met de goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving)."

3. Confrontatie A: Sectorale ambitie vs gebiedsvisie

In de gebiedsvisie is ten aanzien van trillinghinder niets opgenomen. Dit betekent dat de hiervoor opgenomen sectorale ambitie niet aangescherpt hoeft te worden.

4. Bestaande situatie

Spoorwegen

Vanwege mogelijke hinder is het raadzaam om langs spoorwegen een effectafstand van 50 meter aan te houden waarbinnen aandacht besteed dient te worden aan trillingen bij het realiseren van gevoelige objecten, zoals woningen of kinderdagverblijven.

Over de spoorweg die langs de Binckhorst loopt vindt weinig goederenvervoer plaats. De lijn behoort niet tot de hoofdroutes voor goederenvervoer die in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer wordt genoemd. Wel is het een belangrijke lijn voor het personenvervoer van en naar Den Haag Centraal en Den Haag Hollands Spoor. Bovendien is in de Binckhorst een spoorwegemplacement gelegen waar onder andere kleine reparaties aan treinen worden uitgevoerd. Naar verwachting zal de effectafstand vanaf het emplacement klein zijn omdat treinen hier niet hard rijden. Ook voor de doorgaande sporen is de effectafstand naar verwachting kleiner dan 50 meter omdat geen sprake is van intensief goederenvervoer.

Rijksweg A12

Effectafstanden vanaf rijkswegen zijn korter dan die van spoorwegen. Gezien de ligging van de A12/Utrechtsebaan achter de sporen op 60 à 80 meter van het plangebied is het niet aannemelijk dat trillinghinder optreedt vanwege de weg.

Zware industrie

Zware industrie kan trillinghinder veroorzaken. Van dergelijke zware industrie is in de Binckhorst geen sprake.

5. Confrontatie B: Sectorale ambitie vs huidige situatie

De geformuleerde ambities zijn in lijn met de huidige situatie.

6. Borging in omgevingsplan

Voor het thema trillingen is geen specifieke wetgeving of gemeentelijk beleid. Om strijd met een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving te voorkomen is de regel opgenomen dat initiatiefnemers van nieuwe ontwikkelingen er rekening mee houden dat geen onevenredige trillinghinder wordt veroorzaakt of ervaren. Deze open norm is in een beleidsregel uitgewerkt.

7. Samenvatting

Ambitie Binckhorst:

“Het voorkomen van ontoelaatbare hinder of schade door trillingen (strijd met de goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving).”

Factsheet Tunnelveiligheid

1. Inleiding

Bij deze factsheet gaat het om het waarborgen van de veiligheid van weggebruikers in (ondergrondse) tunnels. Op dit thema zijn wettelijke kaders van toepassing die dit al waarborgen. Er is geen provinciaal of gemeentelijk beleid op dit terrein van toepassing. Dit met uitzondering van de door de gemeenteraad aangewezen route voor vervoer van gevaarlijke stoffen (zie hiervoor de factsheet Externe veiligheid). Binnen de begrenzing van het plangebied zal in de toekomst één van de tunnelmonden van de Victory Boogie Woogietunnel liggen. Bij het waarborgen van de veiligheid in deze tunnel is rekening gehouden met de intensiteit van het verkeer door deze tunnel en de samenstelling van dit verkeer.

2. Ambities

Definities, bestaande wetgeving en beleid

Definities

Verkeerstunnel:

tunnel of tunnelvormig bouwwerk, uitsluitend dan wel mede bestemd voor motorrijtuigen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel c, van de Wegenverkeerswet 1994, met uitzondering van bromfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, van die wet; Deze wet is van toepassing op tunnels, langer dan 250 meter. De lengte van de tunnel wordt bepaald door het langst omsloten gedeelte.

Wetgeving

In de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels is een veiligheidskader geschetst voor tunnels met een lengte van 250 meter of meer. In de wet worden eisen gesteld aan technische voorzieningen en organisatorische maatregelen die moeten worden getroffen om de tunnel veilig te maken. Bovendien worden eisen gesteld aan het besluitvormingsproces dat aan de realisatie van de tunnel ten grondslag ligt. De eisen uit de wet zijn uitgewerkt in de Regeling aanvullende regels veiligheid wegtunnels en het Bouwbesluit.

Gemeentelijk beleid

De gemeente Den Haag heeft op grond van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen binnen haar gemeente wegen aangewezen, waarover het vervoer van routeplichtige stoffen is toegestaan. De Rotterdamsebaan is een tunnel categorie C waardoor het vervoer van propaan, LPG of LNG verboden is.

Sectorale ambitie tunnelveiligheid

De ambitie voor het omgevingsplan Binckhorst op het gebied van de tunnelveiligheid is dat de ontwikkeling van de Binckhorst niet leidt tot verslechtering van de tunnelveiligheid in de verkeerstunnel van de Rotterdamsebaan. Dit leidt tot de volgende ambitie voor de gehele Binckhorst: voldoen aan de wettelijke normen inzake tunnelveiligheid. In het kader van de MER Rotterdamsebaan zijn deze wettelijke normen vertaald in een tunnelveiligheidsplan. Daarnaast wordt hier volledigheidshalve verwezen.

3. Confrontatie A: Sectorale ambitie vs gebiedsvisie

In de gebiedsvisie is niets opgenomen ten aanzien van tunnelveiligheid. Dit betekent dat de hiervoor opgenomen sectorale ambitie niet aangescherpt hoeft te worden.

4. Bestaande situatie (inclusief referentiesituatie)

Binnen de Binckhorst is momenteel geen tunnel aanwezig. Deze wordt de komende jaren wel aangelegd (de Victorie Boogiewoogie-tunnel). Bij de aanleg van deze verkeerstunnel worden de wettelijke regels ten aanzien van tunnelveiligheid in acht genomen.

5. Confrontatie B: Sectorale ambitie vs huidige situatie

De referentiesituatie leidt niet tot een aanscherping van de eerder geformuleerde sectorale ambitie.

6. Borging in omgevingsplan

In het omgevingsplan is geen regel opgenomen voor het thema tunnelveiligheid. De wettelijke normen inzake tunnelveiligheid bieden voldoende zekerheid. Het stellen van aanvullende regels in het omgevingsplan is niet noodzakelijk. Monitoring vindt, separaat aan het omgevingsplan, plaats op basis van de MER Rotterdamsebaan.

7. Samenvatting

Ambitie Binckhorst:

“Voldoen aan de wettelijke normen inzake tunnelveiligheid”

Factsheet Verkeer

1. Inleiding

In deze factsheet 'Verkeer' staan de voertuigen en personen centraal die de openbare weg gebruiken. Het gaat hier dus niet om de fysiek aanwezige infrastructuur (die komt aan bod in de factsheet Functionele infrastructuur), maar om het gebruik van die infrastructuur door bijvoorbeeld auto's, fietsen, bussen en voetgangers. De fysiek aanwezige infrastructuur is bepalend voor aspecten zoals de bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit. Het verkeer dat van die aanwezige infrastructuur gebruik maakt bepaalt de belasting en daarmee samenhangende aspecten zoals de doorstroming of hinder.

2. Ambities

Definities, bestaande wetgeving en beleid

Definities

Verkeer:

voertuigen en personen die de openbare weg gebruiken.

Fysieke infrastructuur

het geheel van wegen, wegvakken, openbaar vervoerbanen en parkeervoorzieningen waar het verkeer gebruik van kan maken.

Wetgeving

Voor het thema 'Verkeer' bestaat er wetgeving voor het gedrag van de afzonderlijke verkeersdeelnemers (m.n. Wegenverkeerswet). Er bestaat echter geen wetgeving op het gebied van de belasting van de verkeersinfrastructuur. Landelijk zijn er wel richtlijnen voor de inrichting van infrastructuur op basis van het gebruik (CROW). Daarnaast zijn er landelijk streeftijden vastgelegd voor trajecten op het rijkswegennet als beleidsdoelstellingen (waaronder ook de A12 en A4). Deze tijden hebben geen betrekking op de lokale wegen in en rondom de Binckhorst.

Wel zijn er wettelijke normen op bijvoorbeeld het gebied van geluidhinder en luchtkwaliteit, die deels een gevolg zijn van gemotoriseerd verkeer en railverkeer. Deze thema's worden op afzonderlijke factsheets (omgevingslawaai en luchtkwaliteit) behandeld. Voor dit thema geldt alleen het algemene wettelijke criterium: 'zorg voor een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving'.

Gemeentelijk beleid

Haagse Nota Mobiliteit

Het verkeersbeleid van de gemeente Den Haag voor de periode 2010 tot 2020 met een doorkijk tot 2030, is vervat in de Haagse Nota Mobiliteit (RIS 180762). De visie daarbij is om van Den Haag een duurzaam bereikbare en een leefbare stad te maken. Reizigers moeten een bewuste keuze kunnen maken voor de vervoerwijze en de route die het beste bij hen past door gerichte investeringen in het openbaar vervoer en de fiets, goede voorzieningen voor voetgangers en het bundelen en ordenen van het autoverkeer. In de Nota Mobiliteit worden beleidskeuzes gemaakt. Een deel van deze beleidskeuzes betreft keuzes die betrekking hebben op het thema verkeer. Het gaat dan om:

1. Een duurzame en gezonde stad: Den Haag zet in op het vergroten van het marktaandeel van schone en zuinige vervoermiddelen: het fietsgebruik moet in de periode tot 2020 met minimaal 30% groeien en er wordt ingezet op een groei van het openbaar-vervoergebruik met minimaal

40%. Den Haag wil de groei van het autoverkeer beperken tot 10%. Daarnaast stimuleert Den Haag het gebruik van schone brandstoffen en elektriciteit.

2. Betrouwbare bereikbaarheid van toplocaties: Den Haag wil dat haar bewoners en bezoekers gebruik kunnen maken van een goed en betrouwbaar vervoerssysteem. De gemeente geeft hierbij voorrang aan de bereikbaarheid van locaties waar nu en in de toekomst veel werkgelegenheid en/of voorzieningen zijn geconcentreerd, zoals het centrum, Scheveningen en de Binckhorst. Tussen de stadsrand (auto), gerekend vanaf de twee dichtstbijzijnde aansluitingen op de Ring Den Haag, of een intercity station (OV) enerzijds en de internationale en Randstedelijke toplocaties (waaronder de Binckhorst) anderzijds, bedraagt de reistijd maximaal twintig minuten in de spits. Deze reistijd hangt zowel samen met de aanwezige infrastructuur als met de belasting daarvan (denk aan congestie op wegennet of meer ov-reizigers maakt hogere frequenties voor een bus mogelijk).
3. Rust en ruimte in woongebieden: Den Haag wil de aantrekkelijkheid van woon- en verblijfsgebieden verbeteren. Deels gaat het dan om het concentreren van het doorgaande verkeer op hoofdwegen. Deels gaat het om het beperken van het beslag van het parkeren op de openbare ruimte.

De overige beleidskeuzes hangen primair samen met de fysiek aanwezige infrastructuur en zijn opgenomen op de factsheet 'Functionele infrastructuur'.

Voor een aantal deelthema's is het beleid uitgewerkt in Programma's of Nota's zoals het Meerjarenprogramma Fiets (RIS 181944) of de Lijnennetnota Netwerk Randstadrail van Stadsgewest Haaglanden (RIS 163820/164182) of de Kadernota straten, wegen en lanen (RIS 280303). Per modaliteit zijn daarin voorstellen opgenomen die bijdragen aan het vergroten van het marktaandeel van de fiets en het openbaar vervoer of het bundelen en ordenen van verkeersstromen .

Sectorale ambitie Verkeer

Er is geen specifieke wettelijke grenswaarde voor het thema 'Verkeer' opgenomen. Daarom is alleen het algemene criterium van toepassing, zoals opgenomen in artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet: (zorg voor) een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving wat voor dit thema een goede bereikbaarheid betekent. Aan dit criterium is door de raad invulling gegeven door de Haagse Nota Mobiliteit vast te stellen. De ambitie voor het thema verkeer is een duurzaam bereikbare en leefbare stad door het vergroten van het marktaandeel voor het openbaar vervoer- en fietsgebruik en een beperkte groei van het autoverkeer. Tussen de stadsrand (auto), gerekend vanaf de twee dichtstbijzijnde aansluitingen op de stadsrand of een intercity station (OV) enerzijds en de internationale en Randstedelijke toplocaties (waaronder de Binckhorst) anderzijds, bedraagt de reistijd maximaal twintig minuten in de spits. Deze bereikbaarheid wordt behalve door het verkeer dat van de infrastructuur gebruikt maakt ook bepaald door de aanwezige infrastructuur (zie hiervoor de factsheet functionele infrastructuur).

3. Confrontatie A: Sectorale ambitie vs gebiedsvisie

De gebiedsvisie richt zich vooral op ruimtelijke ingrepen: wijzigingen in de functionele infrastructuur (zie hiervoor de factsheet Functionele infrastructuur). In de gebiedsvisie worden geen afwijkende of aanvullende ambities gesteld voor het thema verkeer.

In zijn algemeenheid kan wel gesteld worden dat de gebiedsvisie uitgaat van de ontwikkeling van de Binckhorst tot een gemengd stedelijk gebied. Voor het thema 'Verkeer' heeft dit twee belangrijke effecten. Ten eerste zal het verkeersaanbod meer gelijk worden verdeeld over de dag/dagen. Van een werkgebied met een zeer sterke belasting in de spitsen zal het verkeersaanbod zich door de vestiging van andere functies meer gaan verdelen over de dag en de dagen van de week. Ten tweede

draagt de ontwikkeling tot een gemengd stedelijk gebied bij aan de haalbaarheid van beter openbaar vervoer in de Binckhorst, mogelijk in de vorm van een HOV-verbinding.

4. Bestaande situatie (inclusief referentiesituatie)

In de Binckhorst wordt het verkeersbeeld in hoofdzaak bepaald door de nu aanwezige functies en door de ligging in de lokale verkeersstructuur. De Binckhorst is nu in hoofdzaak nog een bedrijfsgebied waarbij het verkeersaanbod sterk geconcentreerd is in de spitsuren op werkdagen. In de spitsuren is er sprake van zwaar belaste verkeersstromen met congestie bij de aansluitingen op het omliggende wegennet. Buiten de spitsuren wordt de aanwezige verkeersinfrastructuur maar beperkt belast. Daarbij ligt de nadruk van oudsher op de autobereikbaarheid en is er een groot beslag van het autoverkeer en parkeren op de openbare ruimte. De huidige parkeerdruk in de Binckhorst is overdag op werkdagen hoog (> 90%¹) en domineert het straatbeeld.

Het aanbod aan openbaar vervoer en daarmee ook het gebruik er van is beperkt. Voor de fietser en voetganger zijn de voorzieningen de laatste jaren verbeterd, maar zijn er desondanks nog relatief weinig voorzieningen terwijl het belang van met name de fiets toe neemt. De Binckhorst ligt immers centraal in het stedelijk gebied en ligt vanuit een groot deel van de stad op fietsafstand. In de Binckhorst is al langere tijd sprake van een transformatie van bedrijfsgebied naar een gemengd stedelijk gebied. Deze transformatie heeft als gevolg dat het verkeersaanbod zich meer zal verdelen over de dag waarbij de piekbelastingen relatief minder groot worden. Tegelijk vraagt deze transformatie ook om een beter aanbod van openbaar vervoer en betere voorzieningen voor langzaam verkeer in het gebied. De transformatie vraagt ook om een betere verblijfskwaliteit in het gebied waarbij de hinder door het verkeer en het ruimtebeslag van rijdend en geparkeerd verkeer moet worden beperkt.

De Binckhorst vormt ook een belangrijke schakel in de stedelijke verkeersstructuur. Zo loopt de centrumring deels door de Binckhorst (Mercuriusweg-Binckhorstlaan) en is er de routes tussen het hoofdwegennet (A12) en de Centrumring via de Maanweg/Binckhorstlaan. Daardoor is er op de doorgaande routes in de Binckhorst ook veel autoverkeer aanwezig met een herkomst of bestemming elders in de stad. De Binckhorst kent door de centrale ligging in het stedelijk gebied ook een aantal intensief gebruikte fietsroutes, zoals dit tussen het centrum en Voorburg/Ypenburg.

In de Binckhorst vindt momenteel een forse aanpassing plaats aan de infrastructuur. In de komende jaren wordt de Rotterdamsebaan aangelegd en Binckhorstlaan vernieuwd. Daarnaast is de (functionele) infrastructuur in de Binckhorst zelf ook ingrijpend in verandering met aanleg van nieuwe parallelwegen, de recent aangelegde Supernovaweg en het aanvullende deel van de Melkwegstraat en de afsluiting van enkele wegen in het gebied.

Vanwege deze aanpassingen is voor de bestaande situatie uitgegaan van de verkeersstructuur zoals die in 2020 aanwezig zal zijn na aanleg van de Rotterdamsebaan en de berekeningen die in dat kader gemaakt zijn voor de MER Rotterdamsebaan (RIS 259502; mei 2013). In de tussentijdse periode is er voor langere tijd sprake van tijdelijke verkeerssituaties zodat er geen representatief verkeersbeeld is.

¹ Op basis van de laatst beschikbare telling uit 2011. Vanwege factoren als sloop/leegstand/transformatie van gebouwen en de werkzaamheden voor de Rotterdamsebaan is er daarna afgezien van tellingen omdat er geen representatief beeld verwacht werd.

In de navolgende tabel zijn de verkeersintensiteiten opgenomen van een groot aantal wegvakken in en rond de Binckhorst waar het verkeersaanbod wijzigt ten gevolge van de aanleg van de Rotterdamsebaan.

volg nr	Wegvak	tussen	en	Intensiteiten (mvt/uur)		
				Referentie	Rotterdamsebaan	Vershil
1	Rotterdamsebaan	Laan van Hoornwijk	Mercuriusplein	Nvt	3.125	nvt
2	Laan van Delfvliet	aansluiting A4 zuid	aansluiting A4-Noord	2.100	1.525	-27%
3	Regulusweg	Mercuriusplein	Zonweg	1.125	1.875	67%
4	Lekstraat	Trekvliefplein	Weteringkade	1.725	2.225	29%
5	Neherkade	Mercuriusplein	Rijswijkseweg	3.175	4.450	40%
6	Neherkade	Leeghwaterplein	Calandstraat	3.850	4.425	15%
7	Prins Bernardlaan	Afrit A12-Voorburg	Laan van NOI	2.900	3.075	6%
8	Maanweg	Regulusweg	Afrit A12-Voorburg	4.300	3.525	-18%
9	Maanweg	Binckhorstlaan	Maanplein	2.085	425	-79%
10	Haagweg (Hoornbrug)	Delftweg	Nassaukade	2.375	1.800	-24%
11	Haagweg	Lindelaan	Geestbrugweg	3.000	1.300	-57%
12	Haagweg	Geestbrugweg	Jan vd Heijdenstraat	1.775	1.150	-35%
13	Rijswijkseweg	Jan vd Heijdenstraat	v. Musschenbroekstraat	1.325	650	-51%
14	Geestbrugweg	Haagweg	Da Costalaan	1.050	1.175	12%
15	Binckhorstlaan	Maanweg	Prinses Mariannelaan	450	625	39%
16	Prinses Mariannelaan	Binckhorstlaan	Fonteynenburghlaan	775	925	19%
17	Prinses Mariannelaan	Fonteynenburghlaan	Westenburgstraat	950	875	-8%
18	Prinses Mariannelaan	Westenburgstraat	Laan van NOI	950	1.025	8%
19	Fonteynenburghlaan	Westeinde	Westvliefweg	425	300	-29%
20	Westenburgstraat	Maanweg	Overburgkade	525	425	-19%
21	Gouverneurlaan	Oudemansstraat	Lorentzplein	600	625	4%
22	Jan Thijssenweg	Laan van Beens	Molenslootpad	525	425	-19%
23	Westvliefweg	Fonteynenburghlaan	Spoorlaan	250	250	0%

Tabel met intensiteit autoverkeer op wegvakken in 2020 met Rotterdamsebaan en in de referentie (zonder Rotterdamsebaan)(Bron: MER Rotterdamsebaan)

De ambitie in de Nota Mobiliteit gaat uit van een duurzaam bereikbare en leefbare stad. Dit is geconcretiseerd door de norm van twintig minuten reistijd in de spits tussen de stadsrand (auto), gerekend vanaf de twee dichtstbijzijnde aansluitingen op de stadsrand enerzijds en de Binckhorst anderzijds. Onderstaande tabel geeft de effecten van de aanleg van de Rotterdamsebaan aan op de reistijden vanuit een groter gebied. Daaruit blijkt dat met de aanleg van de Rotterdamsebaan voor de Binckhorst wordt voldaan aan deze streefwaarde, er van uitgaande dat de reistijd vanuit Ypenburg grofweg gelijk kan worden gesteld aan dat vanaf de stadsrand.

Herkomst	Bestemming	Reistijden in minuten		
		Referentie	Rotterdamsebaan	Vershil
Binckhorst-Noord	Rotterdam	36,2	34,3	-5%
	Delft	22,1	20,1	-9%
	Zoetermeer	25,4	23,7	-7%
	Gouda	40,5	38,8	-4%
	Leiden	30,5	28,9	-5%
	Pijnacker	29,1	27,3	-6%
	Ypenburg	18,6	14,8	-20%
Binckhorst-Zuid	Rotterdam	31,1	31,5	1%
	Delft	17,0	17,2	1%
	Zoetermeer	20,4	20,7	2%
	Gouda	35,5	35,8	1%
	Leiden	25,6	25,9	1%
	Pijnacker	24,0	24,4	1%
	Ypenburg	13,7	14,2	4%

Tabel reistijden in 2020 met Rotterdamsebaan en referentie (zonder Rotterdamsebaan). (Bron: MER Rotterdamsebaan)

5. Confrontatie B: Sectorale ambitie vs huidige situatie

Met de aanpassingen van de verkeersstructuur verbetert de bereikbaarheid van de Binckhorst structureel voor het autoverkeer. Daarmee kan voldaan worden aan de streefwaarde voor de reistijd tussen de stadsrand en de internationale en Randstedelijke toplocaties (waaronder de Binckhorst) van maximaal twintig minuten in de spits.

Tegelijk met deze aanpassingen worden ook de voorzieningen voor de fietser verbeterd met een nieuwe directe route (Supernovaweg), aantrekkelijker doorgaande routes (Zonweg) en meer/betere vrijliggende fietspaden. Dit draagt bij aan de beoogde verhoging van het fietsgebruik in de periode tot 2020 met minimaal 30% (dit is als geïsoleerd effect voor Binckhorst niet te kwantificeren).

Binnen de kaders van de aanpassingen van de verkeersstructuur in de Binckhorst is voor het openbaar vervoer uitgegaan van een reservering voor een vrije baan langs de Binckhorstlaan. Deze reservering op zich draagt niet bij aan het vergroten van het marktaandeel voor het openbaar vervoer maar is wel een randvoorwaarde om dit later te kunnen bereiken.

De huidige parkeerdruk in de Binckhorst is overdag op werkdagen hoog (> 90%²). Het beslag van het parkeren op de openbare ruimte is ook groot en domineert het straatbeeld. Met de aanpassingen van de verkeersinfrastructuur in het kader van de aanleg van de Rotterdamsebaan is een deel van het parkeren langs de openbare weg komen te vervallen. De bestaande situatie en de ambitie zijn met elkaar in lijn.

6. Borging in omgevingsplan

In het omgevingsplan zijn voor het thema verkeer geen specifieke regels opgenomen. De ambities voor het thema Verkeer worden geborgd door ingrepen in de fysieke leefomgeving via bijvoorbeeld het thema 'functionele infrastructuur'. Indien uit monitoring blijkt dat knelpunten voor het thema 'verkeer' ontstaan kunnen maatregelen in de functionele infrastructuur worden genomen om de ambities voor het thema Verkeer een stap dichterbij te brengen.

7. Samenvatting

Ambitie Binckhorst:

"Het vergroten van het marktaandeel voor openbaar vervoer- en fietsgebruik en een beperkte groei van het autoverkeer. Tussen de stadsrand (auto), gerekend vanaf de twee dichtstbijzijnde aansluitingen op de stadsrand, of een intercity station (OV) enerzijds en de internationale en randstedelijke toplocaties (waaronder de Binckhorst) anderzijds, bedraagt de reistijd maximaal twintig minuten in de spits."

² Op basis van de laatst beschikbare telling uit 2011. Vanwege factoren als sloop/leegstand/transformatie van gebouwen en de werkzaamheden voor de Rotterdamsebaan is er daarna afgezien van tellingen omdat er geen representatief beeld verwacht werd.

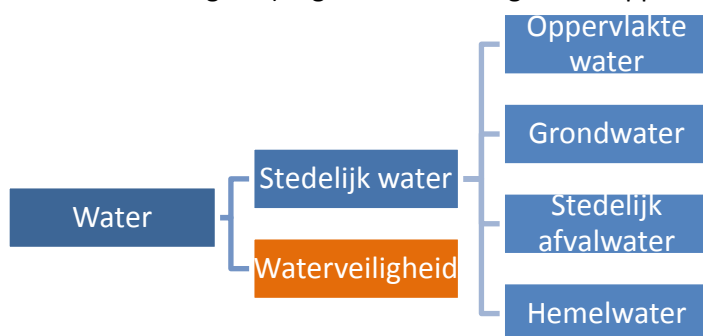
Factsheet Water

1. Inleiding

Op deze factsheet wordt ingegaan op het onderwerp water en de waterhuishouding. Belangrijk uitgangspunt hierbij is het verbeteren van de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening zoals dat is opgenomen in de Waterwet.

Het waterbeheer is het totaal aan activiteiten die tot doel hebben om het grond-, hemel-, afval en oppervlakte water zo goed mogelijk te beheren. Het waterbeheer beoogt voorkoming en waar nodig beperking van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste, in samenhang met bescherming en verbetering van de chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen en vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen. Onder vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen wordt bedoeld op 'bewoonbaarheid' in ruime zin, waaronder ook in economische zin.

Het onderwerp water in deze factsheet is op te splitsen in vijf onderdelen, zie onderstaande figuur. De vier blauwe onderdelen aan de rechter zijde zijn onderling sterk verweven en vormen samen het 'stedelijk water'. Het vijfde onderdeel waterveiligheid ligt op het droge en gaat over de veiligheid (door keringen of andere maatregelen) tegen overstroming vanuit oppervlaktewater.



Het water zoals opgenomen op deze factsheet heeft betrekking op deze vijf verschillende onderdelen. De indeling van die onderdelen en de wetgeving lopen echter lang niet altijd parallel. Soms zijn er meerdere wetten die samen bijdragen aan een bepaald onderdeel. Andersom kan één wet verschillende onderdelen bedienen. Bovendien omvat beleid op de verschillende onderdelen veel meer dan wetgeving alleen.

Het stedelijk watersysteem is een samenhangend geheel van riolering, oppervlaktewater en grondwater. Als de verschillende waterstromen gescheiden zouden zijn en geen interactie met elkaar zouden hebben, zou het beheer van het stedelijk watersysteem relatief eenvoudig zijn. De werkelijkheid is anders: alles hangt met elkaar samen. Het is nodig om met deze samenhang rekening te houden, omdat ingrijpen in een onderdeel van dit systeem gevolgen kan hebben op andere delen. Niet alleen effectieve regenwaterafvoer, maar ook scheiding van schone en verontreinigde waterstromen, infiltratie van schoon regenwater en gezonde stedelijke waterpartijen maken deel uit van het duurzaam omgaan met het watersysteem. Doelen zoals schoon en gezond water, aantrekkelijk water, veilig en goed beheerst water zijn alleen te bereiken als alle wateropgaven in samenhang met (ruimtelijke) opgaven op andere beleidsterreinen worden opgepakt.

De perceelegeenaar dient te zorgen(zorgplicht) voor de opvang van regenwater op het eigen terrein, het regenwater wat wordt afgevoerd valt onder de zorgplicht van de gemeente en waterschap.

Gemeenten en waterschappen zorgen beiden voor het omgaan met water. Gemeenten zamelen huishoudelijk en bedrijfsafvalwater in en transporteren het richting gemalen en zuiveringen van de waterschappen. De waterschappen dragen zorg voor de zuivering van het water. Daarnaast zijn de waterschappen verantwoordelijk voor een goede waterkwaliteit en het watersysteem. De verschillende onderdelen van het watersysteem hangen nauw met elkaar samen. Daarom worden gezamenlijk afwegingen gemaakt over het omgaan met regenwater, grondwater en oppervlaktewater. Door open water, rioolstelsels, bodem en openbare ruimte optimaal te benutten, zorgen gemeenten en waterschap samen voor droge voeten en voor een goede waterkwaliteit. De samenhang van alle activiteiten op het onderdeel water heeft geleid tot een integrale ambitie op dit thema. Inzet op alle aspecten is nodig om het waterbeheer op orde te houden, nu en in de toekomst.

2. Ambities

Definities, bestaande wetgeving en beleid

Definities

Primaire waterkering:

een 'primaire waterkering' is een waterkering, die beveiliging biedt tegen overstroming doordat deze ofwel behoort tot een dijkkring ofwel vóór een dijkkring is gelegen.

Regionale waterkering:

waterkering, niet zijnde een primaire waterkering als bedoeld in artikel 1.1 van de Waterwet, die beveiliging biedt tegen overstroming en tevens als zodanig is aangegeven in de provinciale Verordening Ruimte en als zodanig is opgenomen in de vastgestelde legger van de watersysteembeheerder.

Gemeentelijke riolering:

het rioleringsstelsel in Den Haag bestaat uit riolen voor de inzameling van afvalwater en hemelwater, gemalen, persleidingen en randvoorzieningen (o.a. bergbezinkbassins). Ook huisaansluitingen en kolken in openbaar gebied worden tot de gemeentelijke riolering gerekend. Voor de verwerking van hemelwater en grondwater zijn er voorzieningen zoals drainagesystemen en infiltratievoorzieningen. Met riolering wordt op deze factsheet alle infrastructuur (inclusief voorzieningen) bedoeld voor het inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater.

Waterhuishouding:

de wijze waarop water in een bepaald gebied wordt opgenomen, zich verplaatst, geborgen, gebruikt en afgevoerd wordt.

Watertoets:

de watertoets is erop gericht ruimtelijke functies en waterhuishoudkundige mogelijkheden optimaal op elkaar aan te laten sluiten. De watertoets beslaat het hele proces van vroegtijdig overleg tot aan de voorbereiding, vaststelling en eventuele beroepsfase van plannen en besluiten. Met de watertoets wordt water expliciet en evenwichtig meegewogen bij ruimtelijke plannen en besluiten.

Europese richtlijnen:

Kaderrichtlijn Water (verder KRW)

In deze richtlijn wordt een kader voor de bescherming van landoppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater vastgesteld (art. 1). Met dat kader wordt beoogd aquatische ecosystemen en daarmee verband houdende ecosystemen en gebieden voor verdere achteruitgang

te behoeden, duurzaam gebruik van water te bevorderen en het aquatisch milieu een verhoogde bescherming en verbetering te bieden. Verder heeft de richtlijn tot doel een vermindering van verontreiniging van grondwater te bewerkstelligen en de gevolgen van overstromingen en perioden van droogte af te zwakken. Dit draagt bij tot de beschikbaarheid van voldoende oppervlaktewater en grondwater van goede kwaliteit voor een duurzaam, evenwichtig en billijk gebruik, tot een significante vermindering van de verontreiniging van grondwater, tot de bescherming van territoriale en mariene wateren en tot het bereiken van de doelstellingen van internationale overeenkomsten.

Grondwaterrichtlijn

De Grondwaterrichtlijn vraagt een goede chemische toestand van het grondwater. De goede chemische toestand van grondwater is met name gekoppeld aan de volgende twee beschermdoelen:

- de KRW onderkent het belang van de interacties tussen grondwater, oppervlaktewater en terrestrische ecosystemen. De KRW geeft aan dat het grondwater geen negatieve invloed mag hebben op het bereiken van de doelen van de bijbehorende oppervlaktewateren en grondwaterafhankelijke terrestrische ecosystemen.
- het humaan gebruik van grondwater. De KRW vraagt namelijk een goede toestand van zowel het oppervlakte als het grondwater. Dit moet de bescherming en beschikbaarheid van drinkwaterbronnen faciliteren.

Richtlijn prioritair stoffen

De KRW is bedoeld om de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa op orde te brengen. De Europese Commissie heeft een lijst van stoffen opgesteld die in heel Europa met voorrang moeten worden aangepakt (KRW lijst). De Commissie heeft ook milieukwaliteitsnormen vastgesteld voor deze stoffen. Op de KRW lijst staan de prioritair stoffen die een groot risico vormen in en via het watermilieu. De meest risicovolle stoffen op de lijst zijn aangemerkt als prioritair gevaarlijk. De Europese Commissie heeft bepaald dat de lidstaten beheersmaatregelen moeten treffen, gericht op:

- het stoppen van emissies (vrijkomen) van de prioritair gevaarlijke stoffen
- het verminderen van emissies (vrijkomen) van de prioritair stoffen

De normen uit de richtlijn zijn in Nederland overgenomen in het herziene Besluit kwaliteitseisen en monitoring water 2009 (Bkwm).

Wetgeving

De wetgeving loopt niet parallel aan de indeling van de onderdelen van water. In onderstaand overzicht is de relevante wetgeving en het beleid in hoofdlijnen weergegeven. Vervolgens is een nadere afweging per subthema gemaakt en is daarbij tevens de sectorale ambitie weergegeven.

Waterwet

De Waterwet regelt de overheidszorg van watersystemen, waaronder waterkeringen, oppervlaktewater- en grondwaterlichamen. De wet is gericht op het voorkomen dan wel beperken van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste, de bescherming en verbetering van kwaliteit van watersystemen en de vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

Wet Milieubeheer

Alle milieuaspecten vallen onder de Wet milieubeheer (Wm). De Wm treedt echter terug als een andere wet bepaalde milieuaspecten regelt, zoals het geval is met de Waterwet, die het overgrote deel van de watergerelateerde milieuaspecten regelt. De Waterwet ziet met name toe op het watersysteem terwijl de Wm ziet op de waterketen. Lozingen in rioolstelsels vallen onder de Wm, alsmede de gemeentelijke zorgplicht voor de inzameling van stedelijk afvalwater en de daaraan gekoppelde verplichting tot het opstellen van een gemeentelijk rioleringsplan (GRP).

Wet Algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) regelt de omgevingsvergunning. De omgevingsvergunning is de geïntegreerde vergunning voor bouwen, wonen, monumenten, ruimte, natuur en milieu. De Wabo regelt de procedures voor onder andere de Wm-vergunningverlening. Inhoudelijk regelt de Wabo ondermeer de vergunningplicht voor indirecte lozingen met daaraan gekoppeld een adviesrecht voor de waterbeheerder.

Wet bodembescherming

De Wet bodembescherming (Wbb) stelt regels om de bodem te beschermen. De Wbb maakt duidelijk dat grondwater een onderdeel van de bodem is. Ook lozingen in of op de bodem kunnen op grond van de Wbb worden gereguleerd.

Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

In het Besluit ruimtelijke ordening is opgenomen dat bij de voorbereiding van bestemmingsplannen rekening moet worden gehouden met de effecten van het plan op de waterhuishouding en dat het waterschap betrokken moet worden bij de voorbereiding van het plan.

Besluit kwaliteitseisen en monitoring water 2009 (Bkwm 2009)

In het Besluit kwaliteitseisen en monitoring water 2009 (Bkwm 2009) en de onderliggende Regeling monitoring kaderrichtlijn water (Regeling monitoring) zijn eisen gesteld, waaraan de kwaliteit van de oppervlaktewater- en grondwaterlichamen in beginsel moet voldoen. Deze eisen vloeien voort uit de kaderrichtlijn water, de richtlijn prioritaire stoffen en de grondwaterrichtlijn. De door de richtlijnen vereiste kwaliteit is de zogenaamde goede watertoestand.

Activiteitenbesluit

Van belang in het kader van het lozen (van afvalwater). Lozingen vanuit een inrichting worden met het Activiteitenbesluit geregeld, uitgezonderd lozingen in het oppervlaktewater.

Besluit lozen buiten inrichtingen

In dit besluit zijn regels opgenomen voor categorieën van lozingen die het gevolg zijn van activiteiten die plaatsvinden buiten inrichtingen in de zin van de Wet milieubeheer. Lozingen binnen inrichtingen vallen onder het Activiteitenbesluit.

Besluit lozing afvalwater huishoudens / Regeling lozing afvalwater huishoudens

Dit besluit regelt alle lozingsituaties die bij een particulier huishouden aan de orde kunnen zijn.

Regelgeving provincie en Waterschap

Provincie

Waterverordening Zuid-Holland

In deze provinciale verordening zijn onder meer veiligheidsnormen voor de regionale keringen en waterkwantiteitsnormen opgenomen.

Verordening Ruimte 2014

In deze verordening van de provincie Zuid-Holland is onder meer aangegeven hoe regionale keringen met bijbehorende zones bestemd moeten worden.

Waterschap

Keur Delfland

De Keur is een verordening met bepalingen die nodig zijn voor Delfland om zorg te dragen voor het watersysteem. De keur heeft een beschermend karakter en bevat gebods- en verbodsbepalingen om het watersysteem te beheren. De bepalingen hebben betrekking op het onderhoud, de aanleg en

gebruik van oppervlaktewaterlichamen, bergingsgebieden, waterkeringen en ondersteunende kunstwerken. De leggers bepalen waar de keurbepalingen en algemene regels gelden.

Leggers

In de legger worden de waterstaatswerken en de daaraan grenzende zones zoals de beschermingszone en het profiel van vrije ruimte aangegeven. Daarbij wordt in de legger de ligging, vorm, afmeting en constructie van de waterstaatswerken aangegeven en is aangewezen wie onderhoudsplichtige van een waterstaatswerk is. In de Binckhorst is de legger Regionale keringen, polderkaden en wateren (regionale waterkeringen en bijbehorende zones en ook oppervlaktewaterlichamen, bergingsgebieden, bepaalde ondersteunende kunstwerken en bijbehorende zones) van belang.

Algemene regels behorende bij de Keur Delfland

In de keur is de grondslag opgenomen voor Delfland tot het stellen van algemene en nadere regels voor daarbij aangewezen onderwerpen. Delfland heeft in dit kader de Algemene regels vastgesteld. Hierin zijn vrijstellingen van de watervergunningplicht geregeld voor het verrichten van handelingen in en om waterstaatswerken en het onttrekken van grondwater.

Beleid

Beleid Hoogheemraadschap van Delfland

Waterbeheerplan 2016-2021, Strategie richting een toekomstbestendig en samenwerkingsgericht waterschap

In het Waterbeheerplan 2016-2021 (WBP5) heeft Delfland de ambities en doelstellingen voor de komende jaren vastgelegd. Voor de zorgplicht voor 'droge voeten', 'stevige dijken' en 'schoon water' zijn meerjarenprogramma's opgesteld die doorlopen tot 2021. Delfland zet in op integraal waterbeheer in het sterk verstedelijkt deel van Nederland. Samen met de gemeenten en andere partners werkt Delfland aan klimaatadaptatie. Een duurzaam en toekomstbestendig watersysteem is vertaald naar zelfvoorzienendheid door het sluiten van kringlopen van water, energie en grondstoffen. Om doelen te bereiken werkt Delfland samen met gebiedspartners. Delfland werkt aan het waterbewustzijn om de kosten van het waterbeheer waar mogelijk te verlagen en het draagvlak te vergroten voor het zelf nemen van maatregelen.

Handreiking watertoets voor gemeenten

In deze handreiking wordt het proces van de watertoets beschreven en het daarbij relevante beleid van Delfland benoemd.

De watertoets berust op twee uitgangspunten:

1. standstillbeginsel - negatieve effecten van ruimtelijke ontwikkelingen op het watersysteem worden voorkomen;
2. verbetering - in ruimtelijke ontwikkelingen worden de kansen die zich voordoen om bestaande knelpunten in het watersysteem te helpen oplossen, benut.

De watertoets mondt uit in een wateradvies. Delfland adviseert over de locatiekeuze, waterkansen, waterdoelen en randvoorwaarden waar het watersysteem aan moet voldoen en denkt mee. De initiatiefnemer is in principe zelf verantwoordelijk voor het (laten) uitvoeren van de daarvoor benodigde berekeningen en voor het maken van keuzen.

Beleidsnota Beperken en voorkomen wateroverlast

Delfland zoekt steeds meer samen met de partijen in het gebied naar integrale, duurzame en innovatieve oplossingen. Oplossingen die niet alleen bijdragen aan het voorkómen van wateroverlast, maar die ook bijdragen aan de verbetering van het watersysteem en die tegemoet komen aan de belangen van alle partijen.

De beleidsnota bevat het Delflands beleid op hoofdlijnen voor het op orde brengen en het op orde houden van het watersysteem in relatie tot wateroverlast. Dit is zeker van belang bij nieuwe ontwikkelingen om mee te kunnen groeien met de klimaatverandering. In de beleidsnota is hiervoor een effectgerichte, gebiedsgerichte en marktgerichte aanpak uitgewerkt.

Beleidsnota Grondwaterbeheer Delfland 2009-2012

Met deze beleidsnota streeft Delfland naar een duurzaam beheerd grondwatersysteem met behoud van de aanwezige strategische voorraad zoet grondwater, een inrichting van het watersysteem die mede gebaseerd is op de kenmerken van het grondwater en een optimale afstemming van nieuwe grondgebruikfuncties op het grondwatersysteem, waarmee grondwateroverlast en grondwateronderlast zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Beleidsregel Medegebruik Regionale waterkeringen van Delfland

In de Beleidsregel Medegebruik Regionale waterkeringen van Delfland is aangegeven onder welke voorwaarden bebouwing, aanleg van kabels en leidingen en beplanting in de leggerzonering mogelijk is.

Toekomstbestendig Haags Water!, visie op het voorkomen van wateroverlast

Met de Wateragenda en de visie Toekomstbestendig Haags water! pakken Den Haag en Delfland de wateropgave integraal op, in samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen, economie, recreatie en cultuurhistorie. Hiermee wordt invulling gegeven aan de gezamenlijke watertaak zoals die in de Waterwet en de Europese Kaderrichtlijn Water is vastgelegd.

In de visie 'Toekomstbestendig Haags water!' is aangegeven hoe het watersysteem in Den Haag anno 2015 functioneert, welke knelpunten er zijn en hoe het systeem robuust te houden. Het Haagse watersysteem is op dit moment grotendeels op orde. Uitgangspunt is dat de waterhuishouding ten gevolge van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen minimaal even goed blijft functioneren. Door kansen te benutten die zorgen voor een robuuster watersysteem en die bijdragen aan de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de stad, ook als het klimaat verder verandert, blijft het stedelijke gebied bestand tegen hevige regenbuien, hitte en periodes van droogte. In het stedelijke gebied is beperkte ruimte voor de traditionele opvang van water. Daarom is inzetten op meer creatieve en innovatieve vormen van waterberging en het benutten van kansen hiervoor voor belangrijk. Samenwerking tussen de gemeente en Delfland is daarvoor essentieel. In deze visie is ook een gezamenlijke aanpak afgesproken voor de watertoets. Uitgangspunt is dat ontwikkelingen zodanig worden aangelegd dat de waterhuishouding minimaal even goed blijft functioneren. Ook worden zo mogelijk kansen in het omliggende gebied benut. Uiteindelijk komen Den Haag en Delfland gezamenlijk tot een besluit.

Wateragenda (RIS 250208)

De Wateragenda bevat de maatregelen voortvloeiend uit deze strategie die er op gericht zijn om het functioneren en de beheersbaarheid van het watersysteem te verbeteren en tegelijkertijd een impuls te geven aan de robuustheid en leefbaarheid van de stad. Het realiseren van deze strategie is een geleidelijk proces dat voortdurend aandacht vraagt, zowel op de korte als (middel)lange termijn.

Gemeentelijk beleid

Gemeentelijk rioleringsplan 2016-2020 (RIS 289287)

De Wet milieubeheer verplicht gemeenten om periodiek een gemeentelijk rioleringsplan, afgekort GRP, vast te stellen. Daarin moet worden aangegeven op welke plekken welke voorzieningen zijn of worden gerealiseerd, op welke wijze de gemeente inhoud geeft aan zijn zorgplichten voor afvalwater, regenwater en grondwater, hoe de afstemming is geregeld tussen de gemeente en het waterschap en wat de gevolgen voor het milieu zijn van de aanwezige voorzieningen en de in het plan aangekondigde activiteiten. De gemeente is verantwoordelijk voor het inzamelen van afval- en regenwater en het transporten daarvan via gemalen naar de zuiveringsinrichtingen van het

waterschap. Het waterschap zorgt voor de zuivering van het water en is ook verantwoordelijk voor de oppervlaktewaterkwaliteit en -kwantiteit.

Vanwege de nauwe samenhang tussen de diverse onderdelen van het (afval)watersysteem maken het waterschap en de gemeente samen afwegingen over het omgaan met regenwater, oppervlaktewater en grondwater. Het uiteindelijke doel is het realiseren van een duurzaam, schoon, veilig en gezond watersysteem, dat bijdraagt aan een aantrekkelijke en veilige (leef)omgeving, waar bewoners, bedrijven en bezoekers van Den Haag op een bewuste manier mee omgaan.

Vertaling naar de thema's

In het hierna volgende deel van de factsheet wordt beknopt ingegaan op de verschillende onderdelen van het thema Water. Zoals opgemerkt in de inleiding zijn de verschillende onderdelen van het thema vaak communicerende vaten. Dit met uitzondering van het onderdeel waterveiligheid, dit aspect heeft geen tot zeer weinig invloed op het 'natte gedeelte' van de verschillende onderdelen.

Oppervlaktewater

Voor het oppervlaktewater zijn de aspecten waterkwaliteit en waterkwantiteit van belang.

Waterkwaliteit

Op basis van de kaderrichtlijn water dient zowel een goede chemische als ecologische toestand bereikt te worden. Ook de doelstellingen van de grondwaterrichtlijn en richtlijn prioritair stoffen gaan nader in op de waterkwaliteit. De doelstellingen uit deze richtlijnen zijn verwerkt in het Besluit kwaliteitseisen monitoring water 2009 (Bkmw 2009) en de Regeling monitoring kaderrichtlijn water. Deze bestaan uit grondwaterkwaliteitsnormen en drempelwaarden. Den Haag en Delfland hebben zich bestuurlijk gecommitteerd aan een inspanningsverplichting om de waterkwaliteit te verbeteren. De Trekvlies is een kaderrichtlijnwater-waterlichaam waar een kwaliteitsverbetering gewenst is. Hier is de aanleg van bijvoorbeeld natuurvriendelijke oevers en drijvende vegetatie gewenst, mits dit past bij de ruimtelijke invulling.

Waterkwantiteit

Een goed functionerend watersysteem kan voldoende water vasthouden, bergen en afvoeren; het voorkomt overlast in perioden van hevige neerslag en droogte, nu en in de toekomst. De verdergaande verdichting van stedelijk gebied leidt er toe dat meer neerslag verwerkt moet worden, terwijl de beschikbare ruimte voor maatregelen steeds kleiner wordt. Met de klimaatverandering, verdichting en toename van verharding is de sponswerking van het watersysteem sterk verminderd, waardoor grote hoeveelheden neerslag minder goed kunnen worden opgevangen. In de toekomst zal het voorkomen van droogte meer aandacht vragen. Zie hiervoor de factsheet Klimaat & Energie. Den Haag en Delfland zijn samen verantwoordelijk voor het functioneren van het watersysteem in Den Haag en hebben hiertoe de visie 'Toekomstbestendig Haags water!' opgesteld. Den Haag en Delfland volgen de daarin beschreven gezamenlijke aanpak om wateroverlast te voorkomen danwel te beperken.

Grondwater

Sinds 2008 heeft de gemeente een zorgplicht om structurele problemen met een te hoge grondwaterstand zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken. Deze zorgplicht heeft alleen betrekking op grondwater in de openbare ruimte. In het GRP 2016-2020 is dit uitgewerkt. De zorgplicht krijgt vorm door onder meer het -in overleg met Delfland- regelen van de waterstanden in sloten, de aanleg en onderhoud van drainageleidingen en het realiseren van groenvoorzieningen die water vasthouden. Delfland heeft dit onderwerp nader uitgewerkt in de Beleidsnota Grondwaterbeheer Delfland 2009-2012 en in de algemene regels behorende bij de Keur Delfland (betreft kleinere grondwateronttrekkingen).

Stedelijk afvalwater

Zoals gesteld in het kader van het GRP heeft de gemeente de plicht al het huishoudelijk afvalwater van huishoudens en bedrijven in te zamelen. Hiertoe dient een rioolstelsel, dat het afvalwater naar de afvalwaterzuivering transporteert. Ca. 70 % van alle hemelwater is ook op het riool aangesloten. Als de capaciteit niet voldoende is, stort het riool over op het oppervlaktewater. Vanwege de negatieve effecten hiervan op de kwantiteit en kwaliteit van het oppervlaktewater dient dit zoveel mogelijk voorkomen te worden. Producenten van het afvalwater zijn zelf verantwoordelijk voor de kwaliteit van het te lozen afvalwater en ook voor het gebruik van de aansluiting op het riool. Bij nieuwbouw of renovatie moeten regenwater en afvalwater gescheiden aan de gemeente worden aangeboden.

De meeste lozingen worden geregeld met algemene regels op grond van drie AMvB's: het Activiteitenbesluit, het Besluit lozing afvalwater huishoudens en het Besluit lozen buiten inrichtingen. Deze AMvB's onderscheiden zich van elkaar met de doelgroep waarop ze gericht zijn. Uitgangspunt is dat lozingen in het vuilwaterriool zijn toegestaan, mits wordt voldaan aan de voorschriften per activiteit en de zorgplicht.

Het overig lozen is verboden tenzij:

- expliciet toegestaan onder de voorwaarden van een besluit, of
- toegestaan bij maatwerkvoorschrift volgens artikel 2.2 (bodemlozingen en lozingen op een schoonwaterriool), of
- toegestaan met ontheffing op grond van artikel 10.63 Wm (alleen bij Besluit lozen buiten inrichtingen en zal binnenkort vervallen), of
- toegestaan met watervergunning (direct lozen in het oppervlaktewater).

Hemelwater

In het GRP 2016-2020 is aangegeven, dat de gemeente de plicht heeft regenwater doelmatig in te zamelen en te verwerken, wanneer de eigenaar van een perceel dat redelijkerwijs niet zelf kan. Sinds het begin van de jaren 70 heeft Den Haag voor dit doel waar mogelijk gescheiden rioolstelsels aangelegd voor afvalwater en voor regenwater. Regenwater wordt via een aparte regenwaterriolering afgevoerd naar het oppervlaktewater of geïnfilteerd in de bodem (het zogenaamde 'afkoppelen'). Afkoppelen heeft verschillende voordelen. Het regenwater wordt niet langer nodeloos verpompt naar de afvalwaterzuiveringsinrichting. Hoe minder regenwater, hoe efficiënter de zuivering kan werken. Afkoppelen levert bovendien een belangrijke milieuwinst op voor de sloten door meer aanvoer van schoon water. Een afgekoppeld systeem is aanzienlijk minder gevoelig voor klimaatwijzigingen. Daarom wordt, niet alleen bij de aanleg van nieuwe riolering, bij grote rioolvervangingen en stedelijke vernieuwingsprojecten afkoppelen meegenomen als dit technisch mogelijk en doelmatig is.

Waterveiligheid

Voor alle waterkeringen binnen Delfland geldt 'Delflands Algemeen Waterkeringenbeleid'. Het voldoen aan de veiligheidsnorm is altijd een harde randvoorwaarde. Bij ruimtelijke ontwikkelingen die raken aan waterkeringen, bekijkt Delfland graag met de initiatiefnemer of er mogelijkheden zijn om kansen te pakken om de waterveiligheid van het achterland op een efficiënte manier te vergroten. In het plangebied liggen alleen regionale waterkeringen. De regionale keringen bieden overwegend bescherming tegen overstroming vanuit het binnenwater. De normen voor de regionale keringen zijn vastgelegd in de Waterverordening Zuid-Holland. Bebouwing, aanleg van kabels en leidingen en beplanting in de leggerzoning is uitsluitend onder voorwaarden mogelijk (zie beleidsregel medegebruik regionale waterkeringen).

Sectorale ambitie Water

Den Haag heeft water nodig om met plezier te kunnen wonen, werken en recreëren. De hoeveelheid snel afvoerend oppervlak is flink toegenomen en de druk op de beschikbare ruimte is groot waardoor uitbreiding van het watersysteem niet vanzelfsprekend is. Dit vergroot de kans op wateroverlast. Klimaatverandering brengt niet alleen steeds vaker langdurige hevige regen, ook treden er vaker lange periodes van droogte op en neemt hitte-stress toe.

De sectorale ambitie voor het waterbeheer is daarom: ‘Den Haag heeft een goed functionerende en toekomstbestendige waterhuishouding die de gevolgen van klimaatverandering en verstedelijking kan opvangen en bijdraagt aan een aantrekkelijke en leefbare stad, waar bewoners, bedrijven en bezoekers van Den Haag op een bewuste manier mee omgaan’.

3. Confrontatie A: Sectorale ambitie vs gebiedsvisie

In de gebiedsvisie is ten aanzien van de onderdelen grondwater, stedelijk afvalwater en waterveiligheid niets opgenomen.

De onderdelen oppervlaktewater en hemelwater komen op verschillende plaatsen terug. Het water is een van de bestaande kwaliteiten in de Binckhorst. De identiteit van de Binckhorst wordt immers in belangrijke mate bepaald door de aanwezigheid van het water in de vorm van de Trekvljet, de oude industriële havens en kades. Onderdeel van het ruimtelijk raamwerk is de inmiddels gerealiseerde aanleg van twee nieuwe waterbekkens in aansluiting op de Trekvljet (Poolsterhaven en Fokkerhaven).

In de doorkijk naar de toekomst wordt onder meer gewezen op extra waterberging als gevolg van nieuwe ontwikkeling (bij particulier initiatief ligt de verantwoordelijkheid hiervoor bij initiatiefnemers). Ook kan de introductie van vasthoudmaatregelen, zoals bijvoorbeeld groene daken, een bijdrage leveren aan het langer vasthouden en opvangen van hemelwater.

De beschrijving van de onderdelen van water -voorzover opgenomen- in de gebiedsvisie zijn in overeenstemming met de sectorale ambitie.

4. Bestaande situatie

Oppervlaktewater

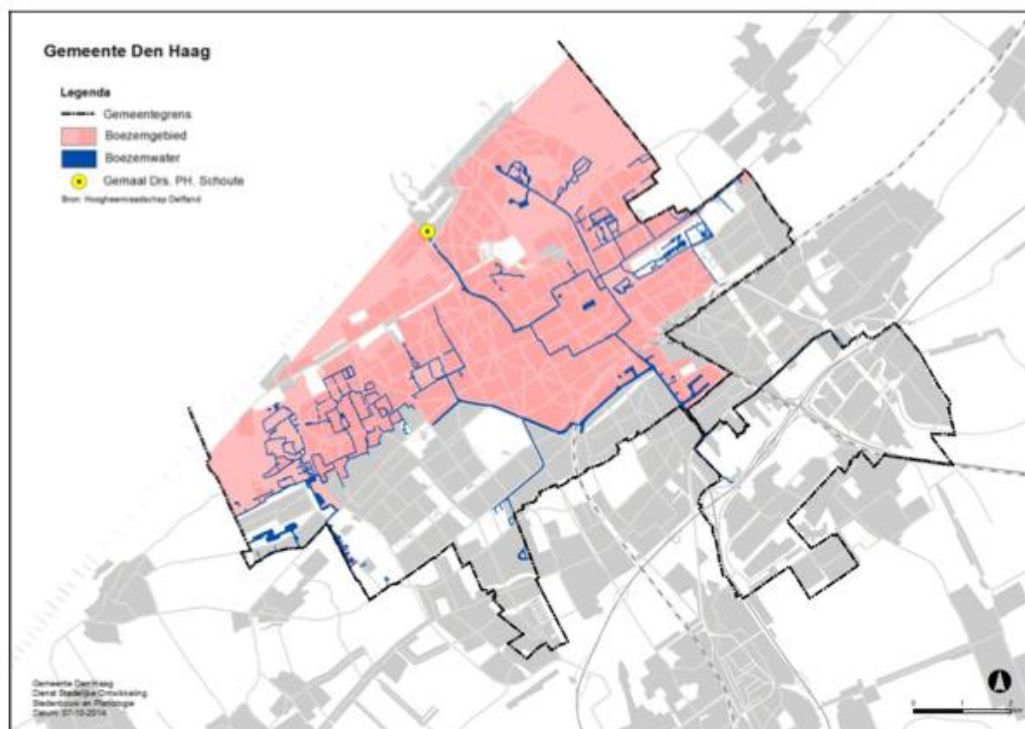
Het plangebied van de Binckhorst ligt deels in boezemgebied en deels in de Veen- en Binckhorstpolder. Aan de westzijde ligt de Trekvljet, een (boezem)watergang tussen de Vliet / Schie en het water in het centrum van Den Haag. Aan de oostzijde van de Trekvljet liggen vijf insteekhavens, 2 daarvan zijn in 2015 gegraven: de Poolster- en de Fokkerhaven. De slotgracht / de waterpartij rondom het historische kasteel van de Binckhorst staat in verbinding met de Trekvljet. Aan de zuidzijde ligt een grote insteekhaven, de Binckhorsthaven. De noordelijke tak daarvan heeft een industrieel karakter. Hier liggen bedrijven aan de kade die per schip bevoorrad worden. De zuidelijke tak fungeert als jachthaven. In het oostelijk deel van de Binckhorst ligt relatief weinig oppervlaktewater: alleen het (polder)water rondom de begraafplaats St. Barbara. Nabij het spoor liggen enkele smalle watergangen die verbonden zijn door erg lange duikers. Deze watergangen en duikers liggen veelal op moeilijk te bereikbare locaties en zijn daarom lastig te onderhouden. Het polderwater is met een lange duiker onder het spoor en de Utrechtsebaan door verbonden met de rest van de Veen- en Binckhorstpolder gelegen in Leidschendam-Voorburg. Deze duiker is ruim 200 meter lang.

De vele lange, lastig te bereiken en onderhouden duikers in het polderdeel en de relatief geringe hoeveelheid oppervlaktewater van zowel polder als boezemdeel zorgt voor een kwetsbare situatie. Hierin valt onderscheid te maken tussen het boezemgebied en het polderdeel. Hieronder wordt dat nader uitgelegd.

Boezemgebied

De Binckhorst ligt in het boezemgebied van Den Haag, in het deelgebied Centrum. Het boezemgebied van de Binckhorst watert vrij af op de Trekvljet en daaraan liggende havens die een peil hebben van - 0,43 m NAP. De Trekvljet sluit aan op het boezemwater in Den Haag dat via het afvoerkanaal naar gemaal Schoute stroomt en daar in zee wordt uitgemalen. Naar het oosten toe sluit de Trekvljet aan op de Vliet / Schie en de overige boezemwateren in het beheergebied van Delfland.

Uit de recent uitgevoerde Doorstroomstudie Den Haag blijkt dat in het Haagse boezemgebied bij langdurig hevige regen de kans op wateroverlast toe neemt. Het water kan bij langdurige hevige regen de stad niet snel genoeg verlaten en stijgt. Dit leidt onder andere tot een groter risico op wateroverlast in de omliggende lager gelegen delen van de stad en tot hoge stroomsnelheden in de grachten van het centrum. Aanpassingen aan de waterhuishouding zijn kostbaar en lastig te realiseren in dit dicht bevolkte gebied. Om gelijke tred te houden met de klimaatverandering zoeken Delfland en Den Haag naar maatregelen om regenwater langer vast te houden en te bergen: de sponswerking van de stad wordt dan vergroot.

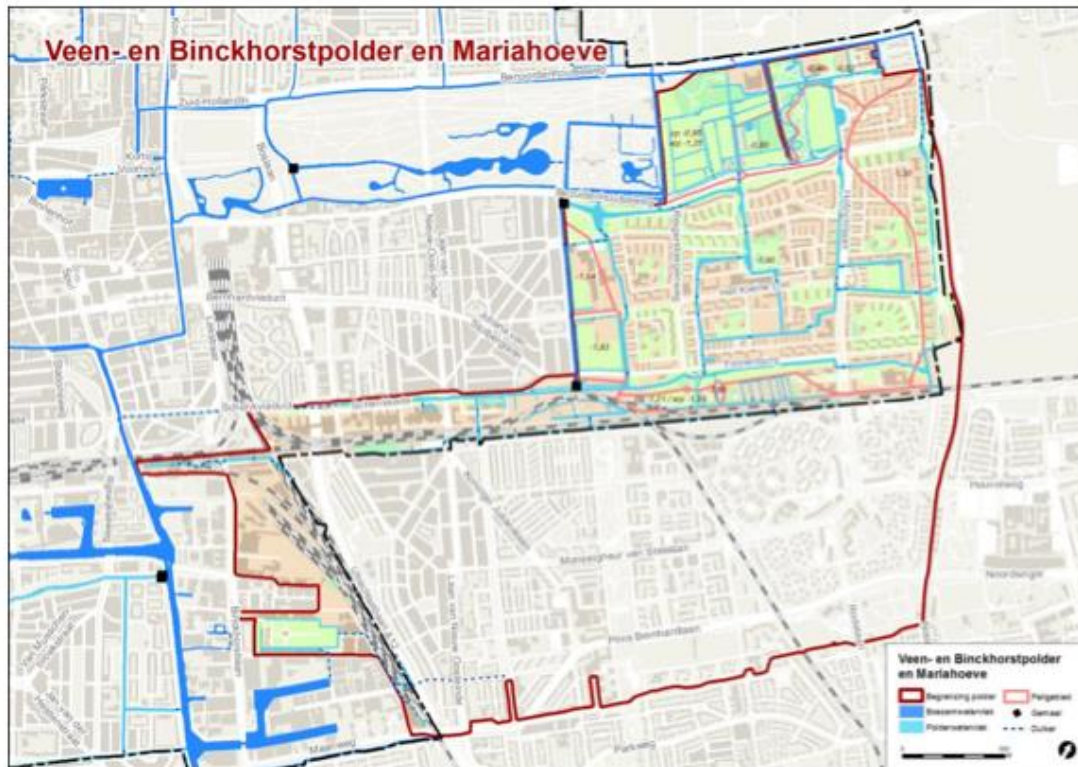


Boezemgebied (bron: Toekomstbestendig Haags water!)

Poldergebied

De Veen- en Binckhorstpolder omvat op Haags grondgebied naast de Binckhorst ook de Schenkstrook en Mariahoeve, het overige deel van de polder ligt in de gemeente Leidschendam-Voorburg. De polder is intensief verhard en bevat slechts 4% oppervlaktewater. De Veen- en Binckhorstpolder kent één peilgebied met een zomerpeil van -1,32 m NAP en een winterpeil van -1,40 m NAP. De aanvoer van water voor watergangen in de Binckhorst wordt onder andere geregeld met een inlaat in de Binckhorsthaven. Het water stroomt naar het Voorburgse deel van de Veen- en

Binckhorstpolder door een zeer lange duiker onder spoor en Utrechtsebaan door. Daar wordt het water via het gemaal van de Veen- en Binckhorstpolder uitgemalen op de Broeksloot. Dit gedeelte van de polder heeft enkele laaggelegen plekken, beperkte afvoercapaciteit en is zeer verhard. Om gelijke tred te houden met de klimaatverandering zoeken Den Haag en Delfland naar maatregelen om meer regenwater vast te houden in het gebied zonder dat er schade of overlast optreedt.



Afbeelding: Veen- en Binckhorstpolder (Bron: Toekomstbestendig Haags water!)

Grondwater

Deze paragraaf wordt ingevuld na de terinzagelegging van het voorontwerp-omgevingsplan

Stedelijk afvalwater

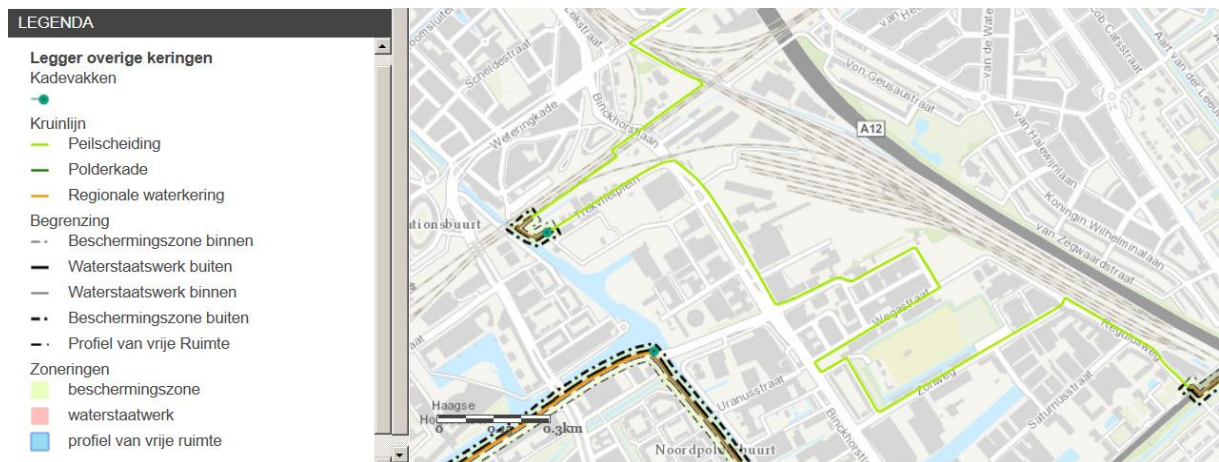
Het watersysteem van deze polder is sterk verweven met de rioleringsystemen van de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg. De begrenzing van het rioleringsstelsel is groter dan de polder en omvat ook delen van het omringende boezemland. Het afwaterende oppervlak kan dan ook per neerslaggebeurtenis veranderen, o.a. bepaald door de werking van het rioolsysteem. In de Binckhorst ligt een gemengd rioolstelsel. Dit zal worden gehandhaafd. Wel wordt ervoor gekozen om afstromend regenwater van de vele percelen grenzend aan oppervlaktewater, zoveel mogelijk af te koppelen. Hierdoor kan een relatief groot oppervlak eenvoudig de gemengde riolering ontlasten en vermindert het aantal overstorten.

Hemelwater

Het hemelwater wordt lokaal opgevangen, zo mogelijk in de bodem geïnfilteerd en vertraagd afgevoerd naar het oppervlaktewater. Hierdoor neemt de bergingscapaciteit van het gebied toe en neemt de kans op schade en overlast bij hevige regen af.

Waterveiligheid

Sinds de recente leggerwijziging (2017) ligt alleen nog in een klein deel van de Binckhorst een genormeerde regionale waterkering III (1/100).



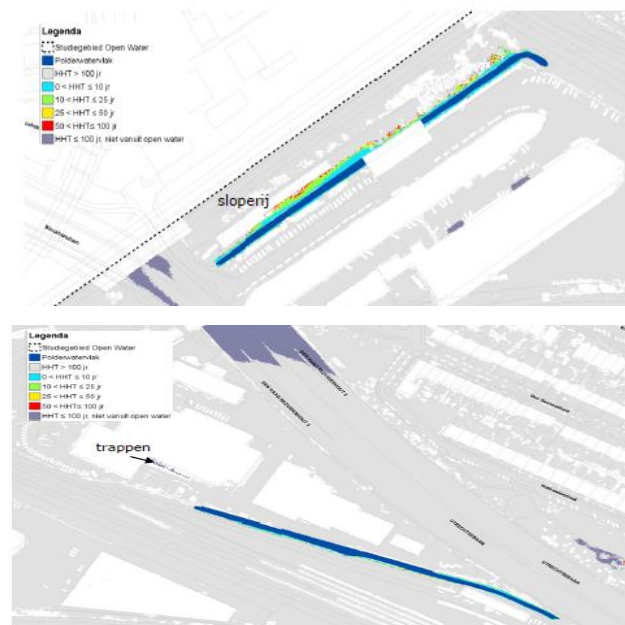
Bestaande knelpunten/aandachtspunten:

Voor het grootste gedeelte voldoet de Veen- en Binkhorstpolder aan de normen.

Aandachtspunten/knelpunten zijn vooral lokaal: laaggelegen gebieden zoals groenstroken, sportvelden, achtertuinen en mogelijke knelpunten bij bebouwing. In het plangebied liggen drie knelpunten.

1. Inundatie van laaggelegen maaiveld

Aan de noordzijde van de Binckhorst langs de spoorboog is het maaiveld laag en in combinatie met een slechte afvoer / doorstroming van oppervlaktewater is dit gebied kwetsbaar voor inundatie. Ook de net buiten de gemeente Den Haag gelegen Tennetlocatie is kwetsbaar voor inundatie. De inundatie van het maaiveld hier wordt veroorzaakt door Haags water.



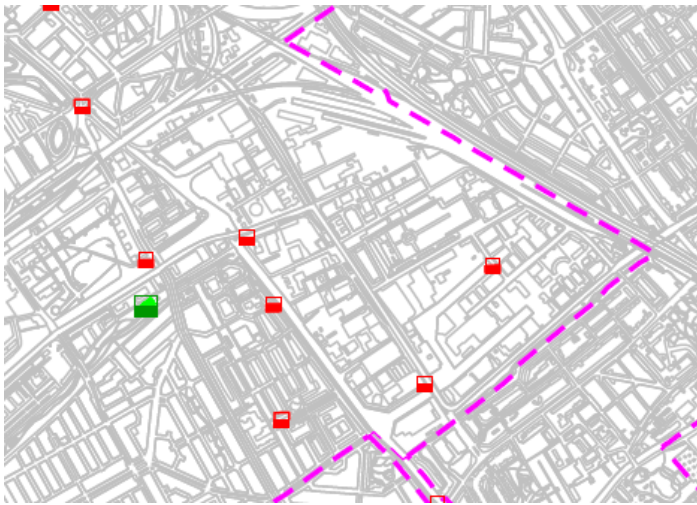
Figuur B 26: Inundatie bij de Tennetlocatie

2. *Lange duikers door open water*

In het polderdeel langs het spoor liggen veel lange duikers. Deze zijn lastig te beheren en vormen potentiële knelpunten in de doorstroming en afvoer van het gebied. Ook de lange duiker tussen bedrijventerrein Binckhorst en het gemeal is op termijn kwetsbaar en lastig te vervangen.

3. *Vervuiling van het water*

- Op dit moment vindt de afvoer van vervuild regenwater vanuit de Utrechtsebaan naar het oppervlaktewater plaats;
- Als gevolg van het industriële verleden is sprake van lokale vervuiling van de waterbodem bij de Caballerofabriek (zie ook factsheet Bodemkwaliteit);
- Vanuit het gebied vinden er, op 3 plaatsen, overstorten vanuit het riool plaats naar het oppervlaktewater.



de locatie van drie overstorten in de Binckhorst.

5. Confrontatie B: Sectorale ambitie vs huidige situatie

De sectorale ambitie geeft geen extra knelpunten op het thema waterbeheer. Wel zijn er een aantal knelpunten/aandachtspunten uit de huidige bestaande situatie. Niet voor alle knelpunten/aandachtspunten uit de huidige situatie biedt het omgevingsplan een oplossing (zoals vervuild regenwater op de Utrechtsebaan). Wel zal aankomende periode nader onderzoek worden gedaan naar klimaatadaptatie in de Binckhorst. Eventuele maatregelen die hieruit zullen volgen zullen als ambtshalve wijziging worden opgenomen in het vast te stellen omgevingsplan. De verwachting is dat dergelijke maatregelen ook een positief effect hebben op de waterhuishouding in de Binckhorst.

Onder hoofdstuk 4 'Bestaande situatie' zijn een aantal bestaande knelpunten/aandachtspunten beschreven. Dit betreffen:

1. Inundatie van laaggelegen maaiveld
Er wordt ingezet op het verbeteren van de afvoercapaciteit van watergangen en duikers door extra onderhoud op moeilijk bereikbare locaties. Als dat niet voldoet dan zullen maatwerkoplossingen per locatie worden gezocht.
2. Lange duikers door open water
Vooralsnog wordt ingezet op het vergroten van de sponswerking, om plaatselijke inundatie te voorkomen en de afvoer door de duiker niet te vergroten. De afhankelijkheid daarvan voor de

afwatering van een deel van het gebied is een aandachtspunt en kan verkleind worden door afkoppelen en vergroten van de waterbergingscapaciteit in het plangebied de Binckhorst. Bij ontwikkelingen zal steeds worden bekeken of maatregelen die daarmee in samenhang kunnen worden getroffen, kunnen bijdragen aan het verminderen of liefst voorkomen van overlast.

3. Vervuiling van het water

- De afvoer van het vervuild regenwater dient op termijn in combinatie met herstructurering of groot onderhoud aan de Utrechtse Baan te worden beëindigd. Dit betreft een knelpunt dat niet in het omgevingsplan kan worden opgelost. Dit zal met de wegbeheerder tzt nader moeten worden opgepakt.
- Met de ambitie die is opgenomen in de factsheet Bodemkwaliteit en de vertaling daarvan in de regels “functie is passend bij het beoogde gebruik en de bodemkwaliteit mag niet verslechteren” is geborgd dat dit een randvoorwaarde is waaraan toekomstige ontwikkelingen aan moeten voldoen. Zolang de kans op blootstelling of verspreiding niet toeneemt, is er geen aanpak vereist.
- De overstort bij de Mercuriusweg zal vanwege de aanleg van de Victorie Boogie Woogie tunnel worden vergroot.

6. Borging in omgevingsplan

Om de ambities voor het thema water, die een gevolg zijn van wettelijke regels en beleid van de gemeente en van Delfland, goed te borgen in het omgevingsplan zijn verschillende regels opgenomen.

Als algemene randvoorwaarden die op alle nieuwe initiatieven van toepassing is, is de regel opgenomen dat het belang van afvalwatertransport en verwerking gewaarborgd is. Dit is een open norm die is uitgewerkt in een beleidsregel.

Voor initiatieven waarbij sprake is van bouwen, verbouwen of renoveren zijn de volgende regels opgenomen:

- het belang van de waterhuishouding en het beheer en onderhoud daarvan wordt in acht genomen;
- rekening wordt gehouden met de gevolgen van de klimaatverandering op de waterhuishoudkundige situatie;

Ook deze regels zijn uitgewerkt in een beleidsregel.

Voor initiatieven waarbij sprake is van grondroering is de regel opgenomen dat het belang van waterveiligheid in acht wordt genomen. Om deze regel concreet te maken is ook voor deze regel een beleidsregel opgesteld. Daarnaast zijn de bestaande waterkeringen in het GIS-systeem opgenomen.

7. Samenvatting

Ambitie Binckhorst

“Den Haag heeft een goed functionerende en toekomstbestendige waterhuishouding die de gevolgen van klimaatverandering en verstedelijking kan opvangen en bijdraagt aan een aantrekkelijke en leefbare stad, waar bewoners, bedrijven en bezoekers van Den Haag op een bewuste manier mee omgaan”

Factsheet Windhinder

1. Inleiding

Bij deze factsheet gaat het om het windhinder en windgevaar. Op dit thema is geen specifieke wetgeving van toepassing, er wordt wel een norm (NEN 8100) toegepast. Bij de beoordeling van windhinder geldt de grondslag 'zorg voor een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving'. Wel heeft de gemeente over dit onderwerp beleid vastgesteld.

2. Ambities

Definities, bestaande wetgeving en beleid

Definities

Windhinder:

Onaanvaardbaar lange of frequentie blootstelling aan een zodanige windsnelheid, dat daardoor sprake kan zijn van omslaan van paraplu's, in de ogen waaiend stof, hinderen bij het lopen, dichtwaaiende portieren en dergelijke.

Windgevaar:

Blootstelling aan een zodanig hoge windsnelheid dat in ernstige mate problemen worden ondervonden bij het lopen. Dit gaat gepaard met evenwichtsverlies, zodat het onmogelijk is om lopend voort te bewegen.

Wetgeving

Er is geen wetgeving ter voorkoming van windhinder of windgevaar. Voor de beoordeling van het aspect windhinder moet worden getoetst of sprake is van een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving, zoals opgenomen in artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet.

Gemeentelijk beleid

Bij de beoordeling van het windklimaat in de gebouwde omgeving, wordt ook door de gemeente Den Haag de NEN 8100 gehanteerd (RIS 170509). Op grond van deze beoordelingssystematiek wordt bij de beoordeling van windhinder uitgegaan van drie activiteitenklassen: 'doorlopen', 'slenteren' en 'langdurig zitten'. Naarmate de met deze activiteitenklassen corresponderende richtwaarden worden overschreden, wordt het lokale windklimaat gekwalificeerd als 'goed', 'matig' of 'slecht'. Het gemeentelijke beleid is gericht op het borgen van ten minste een 'matig' windhinderklimaat. Naast windhinder, wordt in het beleid ook windgevaar onderscheiden. Afhankelijk van de windbelasting wordt een gebied gekwalificeerd als 'beperkt risico' of 'gevaarlijk' in relatie tot het windgevaar. In beginsel moeten gebieden waarvoor de kwalificatie 'gevaarlijk' geldt worden voorkomen.

Sectorale ambitie windhinder

Er is geen specifieke wettelijke grenswaarde voor windhinder opgenomen. Daarom is alleen het algemene wettelijke criterium van toepassing: (zorg voor) een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Aan dit criterium is invulling gegeven door het Haags windhinderbeleid vast te stellen. De ambitie voor het thema windhinder is dat bij nieuwbouw voldaan moet worden aan het Haags windhinderbeleid.

3. Confrontatie A: Sectorale ambitie vs gebiedsvisie

In de gebiedsvisie is ten aanzien van windhinder niets opgenomen. Dit betekent dat de hiervoor opgenomen sectorale ambitie niet aangescherpt hoeft te worden.

4. Bestaande situatie (inclusief referentiesituatie)

Windhinder is een aspect dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening/goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving wordt afgewogen als er sprake is van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. Denk daarbij aan een bestemmingsplan dat een bouwplan juridisch-planologisch mogelijk maakt of de verlening van een omgevingsvergunning waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan. Ook het gemeentelijk beleid is zo opgebouwd: het beleid is uitsluitend van toepassing als sprake is van nieuwbouw. Om die reden is geen windhinderonderzoek uitgevoerd om de windhinder van bestaande bebouwing in beeld te brengen.

5. Confrontatie B: Sectorale ambitie vs huidige situatie

De gestelde ambitie heeft alleen betrekking op het realiseren van nieuwe gebouwen en is daardoor niet van toepassing op de huidige situatie.

6. Borging in omgevingsplan

Voor het thema windhinder is zoals hiervoor aangegeven geen specifieke wetgeving. Daarom wordt uitsluitend het gemeentelijke windhinderbeleid verankerd in het omgevingsplan. In het omgevingsplan is, indien sprake is van bouwen, verbouwen of renoveren, de randvoorwaarde opgenomen dat sprake is van een aanvaardbaar windklimaat, waarbij de normen in het Haags windhinderbeleid in acht worden genomen. Het gaat hier om een dynamische regeling. Indien de gemeente in de toekomst zou besluiten om de normen in het windhinderbeleid aan te passen, gelden die vernieuwde normen ook in het kader van dit omgevingsplan.

7. Samenvatting

Ambitie Binckhorst:

“bij nieuwbouw dient te worden voldaan aan het Haags windhinderbeleid ”

Factsheet Wonen

1. Inleiding

Bij deze factsheet gaat het om het programmatische thema 'wonen'. Op dit thema is geen specifieke wetgeving van toepassing. Wel geldt het procesvereiste uit het Besluit ruimtelijke ordening in de vorm van de ladder voor duurzame verstedelijking. Daarnaast is er de gemeentelijke Woonvisie 2017 - 2030 waarin enkele uitspraken over het beoogde stedelijk milieu op de Binckhorst gedaan worden.

2. Ambities

Definities, bestaande wetgeving en beleid

Definities

Hoogstedelijk (metropolitaan) woonmilieu:

Wonen midden tussen winkels, kantoren en (unieke) voorzieningen voor bewoners, bezoekers, werknemers en toeristen, zeer veel drukte, te zien en te beleven op straat, uitmuntend OV. Zeer hoge bebouwingsdichtheid, hoogbouw en functiemenging in gebouwen.

Centrumstedelijk woonmilieu:

Wonen tussen andere functies zoals in metropolitaan milieu, maar met meer wonen en minder kantoren. Ook andere specifieke en markante woongebouwen dan hoogbouw. Goede OV-bereikbaarheid. Goede mogelijkheden om binnen dit milieu specifieke thematische woonsferen te ontwikkelen (studentenmilieus, wonen aan zee, pioniersgebieden, woonwerkmilieus)

Sociale woningbouw:

Woningen met een huur onder de liberalisatiegrens die verhuurd worden door een in Den Haag actieve toegelaten instelling (synoniem: woningcorporatie).

Wetgeving

Er bestaat geen inhoudelijke wetgeving voor het subthema 'wonen' die zijn opgenomen in deze factsheet. Wel is er een procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen: de ladder voor duurzame verstedelijking. Doel van de ladder is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Verantwoord dient te worden dat er behoefte is aan nieuwe ruimte voor woningen, werken, detailhandel en voorzieningen. Deze behoefte moet blijken uit een regionaal afgestemd programma en de afspraken gemaakt met de regiogemeenten in een Regionaal Structuurplan 2020. Als de ladder succesvol doorlopen is, is er sprake van een goede fysieke leefomgeving voor deze subthema's.

Provinciale regelgeving

In de provinciale Verordening Ruimte zijn geen specifieke regels opgenomen ten aanzien van wonen. Wel is in artikel 2.1.1 de Ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen, dat bepaalt dat voorzien dient te worden in een actuele regionale behoefte en dat in eerste instantie binnen bestaand stads- en dorpsgebied wordt voorzien in die behoefte.

Beleid

Woonvisie 2017-2030

Het woonbeleid is vastgelegd in de Woonvisie Den Haag 2017-2030 (RIS 296833).

Den Haag heeft een goede uitgangspositie als aantrekkelijke woonstad: een unieke ligging aan zee, een levendig centrumgebied en prettige woonwijken. De bevolking van Den Haag groeit. Dit biedt mogelijkheden om nog aantrekkelijker te worden. Niet alleen op het gebied van wonen, maar ook op het economische vlak. Den Haag kan dit onder andere bereiken door:

- bouwen van nieuwe duurzame woningen;
- verbeteren van bestaande wijken;
- ontwikkelen van nieuwe aantrekkelijke en karakteristiek Haagse woonmilieus.

Den Haag kiest daarbij voor woningbouw voor alle lagen van de bevolking en voor mensen in allerlei verschillende levensfasen. Belangrijke uitgangspunten zijn:

- stedelijkheid;
- hoge dichtheden;
- vergroening en verduurzaming.

De ruimte om te groeien is beperkt. Den Haag zal zich voor groei moeten richten op binnenstedelijke locaties (de zogenaamde inbreidingslocaties), transformatie van bestaande gebouwen en gemengde woon-werkgebieden. Het is van belang om hierbij zorgvuldig om te gaan met bestaand groen en bestaande wijken. Een andere uitdaging is het verkleinen van de sociaaleconomische verschillen tussen wijken.

Ten slotte dienen woningen bouwkundig in orde te zijn en te beschikken over voldoende gebruikskwaliteit. Bovendien worden duurzaamheid en levensloopbestendigheid steeds belangrijker. Daar passen forse ambities bij op het gebied van de woningvoorraad.

De woonvisie 2017-2030 vertaalt al deze zaken in de hoofdambitie om in 2030 een stedelijke, attractieve en inclusieve woonstad te zijn.

In de Agenda Ruimte voor de Stad is een jaarlijks netto bouwprogramma vastgesteld van 2000 tot 2500 woningen en zijn transitie- en ontwikkelgebieden aangewezen (RIS 295016). De woonvisie voegt hier voor Den Haag onderstaande kwalitatieve uitgangspunten aan toe:

- Stedelijke gezinnen, young professionals, studenten, empty-nesters en expats zijn prioritaire groepen waarvoor gebouwd wordt;
- Langjarig gemiddeld is 30% van alle nieuwbouw een sociale woning en sociale woningbouw wordt gespreid over de stad;
- De eerstvolgende jaren na vaststelling is gemiddeld 20% van alle nieuwbouw een middeldure huurwoning en 25% een koopwoning in het middensegment;
- Jaarlijks worden minimaal 200 kavels of kluswoningen uitgeven voor individuen en groepen die hun eigen woning willen bouwen;
- Er resteert¹ nog een opgave van 1900 studentenwoningen. Het merendeel hiervan zal op korte termijn worden gebouwd. Na 2020 dient de benodigde plancapaciteit voor deze doelgroep opnieuw te worden gezien;
- Waar nodig worden extra kwalitatieve eisen aan nieuwbouw gesteld. Het gaat om eisen op het gebied van duurzaamheid, aanpasbaarheid, woninggrootte en -differentiatie. Aan transformaties worden extra eisen gesteld op het gebied van lucht, geluid, duurzaamheid en differentiatie;
- Het grootste deel van de productie bestaat uit appartementen en een klein deel van het programma betreft compacte grondgebonden woningen. Tot 2020 wordt uitgegaan van een verhouding van 80:20. Na 2020 kan nog beperkt in de vraag naar grondgebonden woningen worden voorzien.

¹ Bij vaststelling op 29 juni 2017

De woonvisie benoemt het gebied tussen en rondom de drie grote treinstations van Den Haag als kans om een forse uitbreiding van het hoogstedelijk metropolitaan en centrum-stedelijk woonmilieu te realiseren. Dit gebied, waartoe het noordelijk deel van de Binckhorst wordt gerekend, levert een cruciale bijdrage aan de levendigheid van Den Haag door:

- een sterke gecombineerde inzet op groei van innovatieve bedrijven, hoger onderwijs, kennisinstellingen en werkgelegenheid;
- ruimte voor hoogstedelijk metropolitaan wonen;
- versterking van vrijetijdsvoorzieningen;
- verdere toename van het aantal studenten.

De Binckhorst als geheel biedt een voor Den Haag uniek creatief en rauw karakter. In de woonvisie wordt uitgegaan van uitbreiding van de woonfunctie door het toevoegen van een mix van stedelijke woon-werkmilieus die bij het karakter van de Binckhorst past. Behoud van de industriële en creatieve sfeer rondom de Binckhaven, voldoende aanbod van bedrijfsruimten, de verbinding met het centrum en bereikbaarheid in het algemeen zijn daarbij belangrijke randvoorwaarden.

Richtlijn aanpasbaar bouwen

In 2009 is de 'Richtlijn aanpasbaar bouwen' vastgesteld. Alle nieuwbouwwoningen moeten aan deze richtlijn voldoen (RIS 168711). Met deze richtlijn wordt geborgd dat woonruimte zodanig ontworpen wordt dat, wanneer een bewoner dat nodig heeft (door tijdelijke of permanente fysieke beperkingen), aanpassingen op eenvoudige en daardoor relatief goedkope wijze kunnen plaatsvinden. Met de aanpassing van het Bouwbesluit in 2012 zijn de eisen uit de Richtlijn aanpasbaar bouwen (deels) opgenomen zijn in het Bouwbesluit. Hierdoor is het stellen van aanvullende regels in het omgevingsplan niet mogelijk

Sectorale ambitie Wonen

De kaders voor de ambitie voor de Binckhorst zijn met name gelegen in beleidsdocumenten. Er zijn geen wettelijke regels die harde grenzen stellen. Wel moet de ambitie passen bij de ladder voor duurzame verstedelijking (zowel opgenomen in het Bro als de provinciale Verordening Ruimte), die tot doel heeft om overprogrammering te voorkomen. De algemene woonambitie voor de Binckhorst is het transformeren van de Binckhorst van een bedrijventerrein naar een gemengd woon/werkgebied. Per deelgebied kunnen er andere accenten gelegd worden, maar voor het hele gebied geldt dat ingezet wordt op transformatie. Er is strijd met een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving als de toe te voegen woningaantallen de markt vraag ruimschoots overschrijden. De beleidsambitie voor de gehele Binckhorst is als volgt: De Binckhorst wordt een stedelijk woon-werkgebied waar gemengd (zowel in woninggrootte als in prijsklasse) wordt gebouwd waarbij de woonwensen van de prioritaire doelgroepen voorop staan. Er wordt rekening gehouden met de stedelijke norm van 30% sociale woningbouw en 20% middeldure huur. Nieuwe woningen voldoen aan de richtlijn aanpasbaar bouwen.

3. Confrontatie A: Sectorale ambitie vs gebiedsvisie

In de gebiedsvisie is in alle deelgebieden ruimte voor wonen (totaal ca. 5.000 woningen), echter wordt in de verschillende deelgebieden wel op een verschillende manier omgegaan met wonen. Met name in de Trekvlizone en de zone langs de Maanweg zijn op korte termijn zeer goede mogelijkheden voor wonen. Andere functies zijn in dit gebied ondergeschikt aan de woonfunctie. Ook in de overige deelgebieden liggen kansen voor wonen, maar de woonfunctie zal hier geleidelijk gecombineerd worden met de bestaande en nieuwe economische functies. De geformuleerde

ambitie wordt aangevuld met: *'De Binckhorst transformeert van een bedrijventerrein naar een gemengd hoogstedelijk (Gasfabriekterrein) of centrumstedelijk (Trekvlizone) gebied waarbij in alle gebieden een gemengd woon/werkmilieu ontstaat. In de Trekvlizone en in de zone langs de Maanweg ligt het accent op wonen. In de overige deelgebieden volgt wonen de economische functies.*

4. Bestaande situatie

Binnen de Binckhorst zijn in beperkte mate reguliere woningen aanwezig. Er liggen woonschepen in de Trekvlizone. Daarnaast zijn in 2014 kluskavels voor wonen en/of werken in het Junoblok in de Trekvlizone op de markt gezet. Op het Gasfabriekterrein zijn enkele bedrijfswoningen gelegen.

5. Confrontatie B: Sectorale ambitie vs huidige situatie

Gelet op de gestelde ambities voor de deelgebieden ligt er voor de korte en lange termijn een ontwikkelopgave voor alle deelgebieden.

6. Ladder voor duurzame verstedelijking

Uit de toets van de ladder duurzame verstedelijking blijkt dat binnen Haaglanden een tekort is aan woningbouwplannen in het stedelijk woonmilieu. De gewenste toename bedraagt circa 23.700 woningen in de periode 2018-2028. De planvoorraad bedraagt 2.200 woningen. Dit betekent dat er een tekort is van circa 21.500 woningen (met name appartementen). Het tekort aan woningbouwplannen manifesteert zich zowel in de periode 2018-2028 als in de periode daarna. Tot 2038 is er in stedelijke woonmilieus in het marktgebied een totale vraag naar 42.900 woningen. De harde planvoorraad tot 2038 in deze milieus bedraagt circa 2.200 woningen, geen van deze woningen is na 2028 gepland. Dit resulteert in een behoefte aan circa 40.700 woningen tot 2038. Voor de woningbouwopgave kan geconcludeerd worden dat in de Binckhorst meer ruimte is dan 5.000 woningen. Er is bewust voor gekozen om toch dit aantal te hanteren om zo ook verder in de stad flexibiliteit te behouden in de woningmarkt. Ook is er een duidelijke behoefte naar de gewenste woonmilieus, zodat ook dit geborgd kan worden in de regels van het omgevingsplan.

Het volledige onderzoek is als bijlage bij het OER opgenomen.

7. Borging in omgevingsplan

In het omgevingsplan is aangesloten bij het woningaantallen uit de gebiedsvisie en is ruimte geboden voor in totaal 5.000 woningen.

De stedenbouwkundige en planologische vertaling is met name opgenomen in de beleidsregel 'Ruimtelijke kwaliteit'. Daarin is onder meer aangegeven op welke plaatsen het primaat ligt bij de woonfunctie en waar het primaat ligt bij economische activiteiten. Daarnaast zijn de minimale FSI's en minimale en maximale bouwhoogtes en minimale hoogtes van plinten opgenomen, waarmee de mate van stedelijkheid wordt ingevuld.

Daarnaast is opgenomen dat bij de realisatie van woningen een voldoende gedifferentieerd woningbouwprogramma gebouwd dient te worden, zowel in woningtype als in prijsklasse. Dit is een open norm die is uitgewerkt in een beleidsregel.

8. Samenvatting

Beleidsambitie gehele Binckhorst

“De Binckhorst transformeert van een bedrijventerrein naar een gemengd hoogstedelijk (Gasfabriekterrein) of centrumstedelijk (Trekvlizone) gebied waarbij in alle gebieden ruimte voor wonen is. De Binckhorst wordt een gemengd woon- werkgebied waar gemengd (zowel in woninggrootte als in prijsklasse) wordt gebouwd waarbij de woonwensen van de prioritaire doelgroepen voorop staan. Er dient rekening gehouden te worden met de stedelijke norm van 30% sociale huurwoningen en 20% middeldure huurwoningen . Nieuwe woningen voldoen aan de richtlijn aanpasbaar bouwen.

Beleidsambitie Trekvlizone en de zone langs de Maanweg

“De Trekvlizone en zone langs de Maanweg transformeren tot een centrumstedelijk gebied met primaat wonen, waarbij bedrijfsfuncties moeten passen bij de woonfunctie

Beleidsambitie Binckhorsthaven en Maanplein, met uitzondering van de zone langs de Maanweg, Gasfabriekterrein en omgeving, Begraafplaatszone en Spoorboogzone

“De deelgebieden Binckhorsthaven en Maanplein met uitzondering van de zone langs de Maanweg, Gasfabriekterrein en omgeving, Begraafplaatszone en Spoorboogzone transformeren tot een gemengd gebied, waarbij de woonfunctie op termijn geleidelijk wordt gecombineerd met bestaande en nieuwe economische functies.