

Ontwikkeling Woningen Juliana van Stolberglaan 148

1. Stedenbouwkundig concept

a. Voorgeschiedenis (13)

b. Concept (1, 2, 7, 8, 9, 11, 14, 21, 22, 23)

2. Effecten project

a. Bezoning (24)

b. Wind (24)

c. Geluid

d. Ventilatie (28, 37)

e. Matenplan

3. Verkeer (5, 10, 15, 26, 29)

4. Procedure (3, 4, 6, 12, 16, 17, 18, 19, 20)

5. Uitvoering

a. Sloop (40, 41, 42, 43)

b. Milieu (30, 46)

c. Bereikbaarheid (36, 38, 44, 45)

d. Fundering (27, 31, 32)

e. Grondwater (33)

f. Schade (3, 39)

g. Planning (19, 34, 35)

1. Stedenbouwkundig concept

a. Voorgeschiedenis (13)

Nadat de huurder zijn vertrek heeft aangekondigd in 2013 heeft de toenmalige eigenaar een aantal studies laten uitvoeren met het oog op herontwikkeling van het pand. Deze liepen uiteen van renovatie van het bestaande kantoor tot herontwikkeling naar wonen en volledig sloop/nieuwbouw naar woningen. Renovatie als kantoor is reeds snel afgevallen als gevolg van de zwakke kantorenmarkt en relatief hoge kantorenleegstand in Den Haag. Tevens is bekeken in hoeverre het bestaande pand getransformeerd zou kunnen worden voor doelgroepen studenten, senioren of statushouders. Uit deze studies is gebleken dat het pand zich door de geringe diepte, posities van trappenhuis en liften slecht laat indelen tot wooneenheden en zou leiden tot een zeer inefficiënte indeling en als additioneel probleem dat er te weinig parkeren kon worden gerealiseerd voor een woonfunctie. Dit inzicht heeft ertoe geleid dat is doorgestudeerd op een volledige sloop/nieuwbouwvariant. Dit ontwikkelscenario is daarop beoordeeld door het Haags Initiatieven Team (HIT) van de Gemeente Den Haag, dat kon instemmen met de voorgestelde functiewijziging en het stedenbouwkundig concept. Dit heeft als uitgangspunt gediend voor ontwikkelaar ReShape om het pand in oktober 2015 met het oog op deze herontwikkeling aan te kopen. Door ReShape is samen met de gemeente de conclusie getrokken dat uit kwaliteitsoogpunt gestreefd moet worden naar het volledig oplossen van zowel bewoners- als ook bezoekersparkeren op eigen terrein. Door de beperkte ruimte rondom de nieuw te realiseren complexen is een voorstel om de gebouwen op te tillen en daaronder half verdiept te parkeren door de gemeente afgewezen. Daarop is een plan uitgewerkt waarbij parkeren volledig ondergronds wordt gebracht. Om dit financieel mogelijk te maken is het nodig om een extra bouwlaag aan het plan toe te voegen.

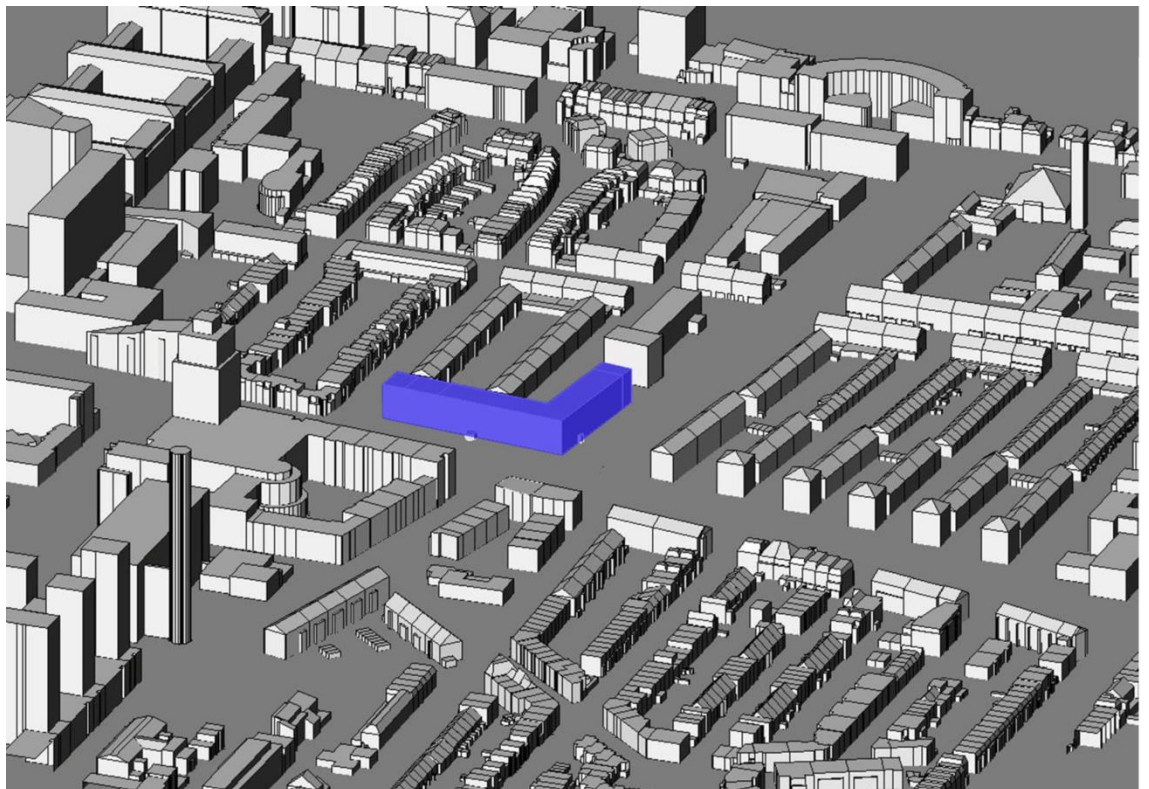
b. Inpassing in de omgeving (1, 2, 7, 8, 9, 11, 14, 21, 22, 23)

Het voorliggende plan is beoordeeld vanuit de context van de historische ontwikkeling van het gebied (zie bestemmingsplan

Bezuidenhout) en de inpassing ten opzichte van de huidige bebouwing. Daarnaast moet niet vergeten worden dat er in Bezuidenhout, onder meer als gevolg van het bombardement, geen sterk samenhangend beeld is. Dat er na de oorlog onder andere twee kantoren zijn gebouwd in de wijk langs de Juliana van Stolberglaan/Koningin Marialaan geeft het gevarieerde karakter van de wijk aan.

Huidige opbouw/bouwhoogtes

In de omgeving van de locatie komt een veelheid aan bouwhoogtes voor (zie tekening 1). Hierin is ook de teruggelegde rooilijn langs de Juliana van Stolberglaan te herkennen die begint bij het kantoorgebouw en doorloopt langs de woonblokken verderop in de Juliana van Stolberglaan.



Tekening 1: huidige bouwhoogtes.

Stedenbouwkundige visie

Het gevolg van de huidige situatie is dat de teruggelegde ligging van de rooilijn langs de Juliana van Stolberglaan behouden blijft. Langs de

Koningin Marialaan is door de verbreding een ondiep kavel ontstaan waarop tweezijdig georiënteerde bebouwing logisch is.

Uitgangspunt voor de verkaveling en randvoorwaarden voor dit plan zijn daarom:

- bebouwing in vier bouwblokken met appartementen,
- behouden van de teruggelegde rooilijn aan de Juliana van Stolberglaan,
- geen dove gevels noodzakelijk aan de Juliana van Stolberglaan,
- parkeren op eigen terrein, vrijwel geheel in parkeerkelder.

De precieze richting van de rooilijnen is wel van belang om goed aan te sluiten bij de bestaande bebouwing.

De keuze voor 4 losse bouwblokken past goed in de omgeving. Langs de Juliana van Stolberglaan richting Laan van Nieuw Oost Indië zijn bouwblokken afgewerkt met een vierkant kopblok. Dit principe wordt in deze nieuwe verkaveling doorgezet in een groter formaat omdat juist in deze richting de schaal van de bebouwing langs en in de omgeving van de Juliana van Stolberglaan groter wordt.



Tekening 2: toekomstige situatie.

In het ontwerp is met een groot aantal facetten rekening gehouden, waaronder de afstand van de nieuwbouw tot de belendende percelen/gebouwen (zie tekening 2). Het bestaande gebouw is mede door zijn (beperkte) diepte ongeschikt gebleken om te transformeren, de 4 nieuwbouw complexen kennen dan ook een andere dieptemaat. In afstemming met de wensen van de gemeente (o.a. een brede groenzone aan de Juliana van Stolberglaan) en de onder de gebouwen gelegen parkeergarages zijn de uiteindelijke posities van de gebouwen tot stand gekomen. Naast de direct omwonenden is het ook voor de nieuwbouwwoningen van belang dat de onderlinge afstand ruim blijft opdat voldoende kwaliteit van wonen gerealiseerd kan worden.

Door te kiezen voor een volledig ondergrondse parkeervoorziening is het mogelijk vrijwel de gehele parkeerbehoefte op te lossen in de kelder. Alleen bezoekers-parkeren wordt deels op maaiveld tussen de gebouwen opgelost. Door deze keuze kan de begane grond-verdieping voor meer dan de helft met woonfuncties worden ingevuld en wordt de open ruimte tussen de nieuwe bouwvolumes en de Juliana van Stolberglaan/Koningin Marialaan met groen ingevuld (waar nu het parkeerterrein van het kantoor ligt).

Van kantoor naar wonen

Het slopen van het kantoor past in het beleid om de leegstand van bestaande, oudere kantoren tegen te gaan en door transformatie nieuwe functies in te passen. Het realiseren van woningen in de bestaande stad is van belang omdat het aantal bewoners in Den Haag de komende jaren zal stijgen en de woningbezetting zal dalen, waardoor er woningen aan het huidige bestand moeten worden toegevoegd. Voor de extra woningen is geen ruimte meer aan de grenzen van de stad, dus moeten locaties in de stad gevonden worden. Tegelijkertijd betekenen de extra woningen een stimulans voor de nabij gelegen winkelstraat Theresiastraat. De gekozen woningtypes zijn een goede aanvulling op de bestaande woningdifferentiatie in de wijk: daar

zijn relatief veel grotere grondgebonden woningen. De nu voorgestelde appartementen geven de huidige bewoners de kans om langer in hun huidige omgeving te blijven wonen.

Voor het kantoorpand Koningin Marialaan 15 en 17 is reeds een omgevingsvergunning verleend voor het realiseren van 19 startersappartementen en 170 studentenwoningen. In de vier woontorens van het voorliggende plan zijn ca. 150 woningen gepland.

Waarborging passend en harmonieus plan

Het afstemmen van nieuwbouw in een bestaande omgeving is stedenbouwkundig mogelijk door bouwhoogtes op elkaar af stemmen. Zo is de bouwhoogte van het nieuwe plan (exclusief de terug liggende hoogste verdieping) gelijk aan het dwarse bouwonderdeel van het te behouden kantoorgebouw aan de Koningin Marialaan. Het karakter van de wijk is zeer divers, ook qua bouwhoogtes. Langs de Juliana van Stolberglaan komen aan weerszijden verschillende hoogtes voor. Richting de Prinses Beatrixlaan komen grotere hoogtes voor, het voorgestelde plan past dan ook in de hoogteopbouw van de wijk. De toets op architectonische afstemming en kwaliteit ligt bij de Welstandscommissie van de gemeente Den Haag. De architect overweegt een andere kleurstelling om het gebouw minder massaal te doen lijken.

Woonvisie in Bestemmingsplan Bezuidenhout

In de beschrijving van het bestemmingsplan is het volgende opgenomen over wonen dat geldt voor het gehele bestemmingsplangebied:

3.4.2.1 Bezuidenhout

Het plangebied valt binnen de Woonvisie deels tot het stedelijk en het groenstedelijk woonmilieu en ook deels centrum-stedelijk en hoogstedelijk (bij kantoorgebied) – en is dus bij uitstek een heel gedifferentieerd plangebied. In deze woonmilieus is een zekere mate van functiemenging aanwezig, voornamelijk aan de doorgaande wegen. De woonfunctie is echter duidelijk dominant aanwezig; het gebied kent een bebouwingsdichtheid van 35-50 (groenstedelijk) tot 50-60 (stedelijk) woningen per hectare. De woonsfeer is te karakteriseren als 'Wonen in de historische binnenstad'.

Bezuidenhout is een beheergebied, de wijk voorziet al in gedifferentieerd en stedelijk aanbod.

Voor de locatie Juliana van Stolberglaan kan dat gepreciseerd worden. De Woonvisie gaat uit van 5 woonmilieus. Voor deze locatie geldt het woonmilieu Stedelijk Wonen. Belangrijkste kenmerk hiervan is: een dichtheid van 50-60 woningen per hectare, inclusief groen en openbare ruimte. Bezuidenhout-midden is een mengsel van een vooroorlogse en naoorlogse bebouwing. Hierdoor komen zowel vooroorlogse grondgebonden woningen als naoorlogse gestapelde woningen (portiekflats) voor. Gezien de directe omgeving en de vraag op de woningmarkt is op de locatie gekozen voor gestapelde woningen. Daarnaast zijn er in de Woonvisie woonsferen aangegeven: een woonsfeer zorgt voor een unieke en karakteristieke uitwerking van een bepaald gebied, en is sterk gekoppeld aan een bepaalde dominante leefstijl. Voor deze locatie staat als woonsfeer “wonen in de historische binnenstad” aangegeven. Dit moet niet letterlijk worden genomen. Als uitwerking van deze woonsfeer voor deze locatie is gekozen voor een stevige dichtheid, nabijheid openbaar vervoer en architectuur met een voorname uitstraling. Daarnaast ligt de locatie in een gebied met gemengde functies (winkels, kantoren, horeca).

2. Effecten project

a. Bezinning (24)

Om de huidige situatie te kunnen vergelijken met de toekomstige situatie heeft LBP-SIGHT als onafhankelijke adviseur een bezonningsstudie uitgevoerd. Hieronder de conclusie van LBP-SIGHT: De slagschaduwen als gevolg van de te realiseren bebouwingsvolumes zijn bepaald aan de hand van een simulatieprogramma op vier tijdstippen (09.00 uur, 12.00 uur, 15.00 uur en 18:00 uur) op zowel 21 maart als 21 juni (zie pagina's 18 en 19 van het informatiedocument). De beschaduwing is voor 19 februari getoetst aan de richtlijn van de gemeente Den Haag. Hierbij zijn alle mogelijke bezonningstijden gesommeerd. Een enkele bestaande woning aan de Wilhelminastraat in de nabijheid van het nieuwbouwplan voldoet niet aan de richtlijn,

maar dit geldt ook voor de bestaande situatie. Alle overige woningen waarvoor de beschaduwning wijzigt door de nieuwbouw voldoen in de nieuwe situatie aan de richtlijn. Er kunnen op grotere afstand van de nieuwbouw woningen zijn gelegen die zowel in de bestaande als de nieuwe situatie niet aan de richtlijn van de gemeente voldoen, maar dit is dan niet het gevolg van de nieuwe situatie.

b. Wind (24)

De 4 woongebouwen blijven ruimschoots binnen de door de gemeente Den Haag gestelde hoogtegrens waarboven ontwikkelaars verplicht worden een windonderzoek te laten uitvoeren. Voor inzicht in de effecten van wind op de 4 geprojecteerde losse gebouwen en haar omgeving heeft bureau Actiflow hieronder een expert opinion afgegeven:

- De stedelijke omgeving ten zuiden en westen van de nieuwbouwlocatie zorgt voor aanzienlijke afremming van de wind. Vanuit oostelijke richting is beperkte blokkering aanwezig, echter is deze richting (conform de windstatistiek) minder voorkomend.
- Ter plaatse van de tuinen aan de Emmastraat en Wilhelminastraat worden geen significante veranderingen van het windklimaat verwacht. Slechts bij weinig voorkomende windrichtingen kan wind deze gebieden makkelijker betreden. Daarnaast zorgen de obstructies in deze gebieden ervoor dat wind over de tuinen zal stromen in plaats van er doorheen.

Conclusie

De locatie van de nieuwbouw is goed afgeschermd van wind door de bebouwing en bebossing in de omgeving. De hoeveelheid windoverlast wordt hierdoor beperkt. Het plaatsen van de nieuwbouw zal het windklimaat in de omgeving naar verwachting miniem wijzigen.

c. Geluid

Het huidige kantoorgebouw heeft ondanks de onderdoorgang aan de Wilhelminastraat voor de achterzijde van de appartementen aan de Emmastraat en de Wilhelminastraat een geluiddempende functie.

Onderzoeksbureau LBP-SIGHT heeft zowel de huidige als de toekomstige situatie doorgerekend zoals dat ook voor een aanvraag omgevingsvergunning zou gebeuren. Hieronder de conclusie van LBP-SIGHT:

In tabel 1 (zie pagina 20 van het informatiedocument) zijn de uitkomsten van de berekeningen gepresenteerd van de optredende geluid- belasting op de waarneempunten uit de figuren 3 en 4. De geluidbelasting als gevolg van het onderbroken zijn van de afscherming in de huidige verkaveling (effect onderdoorgang Wilhelminastraat) is apart gepresenteerd, omdat modelmatig de geluidbelasting via die onderdoorgang in twee stappen is berekend.

Weergegeven is de geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer en het tramverkeer. Daarnaast is de geluidbelasting weergegeven als gevolg van de onderdoorgang en de gecumuleerde waarden van deze te onderscheiden bronnen.

Op een aantal waarneempunten neemt de geluidbelasting af. Op de achtergevel van de woningen aan de Wilhelminalaan en Emmastraat neemt de geluidbelasting toe. De hoogste geluidbelasting op de achtergevel bedraagt in de nieuwe situatie 53 dB zonder aftrek van 5 dB ex artikel 110g van de Wet geluidhinder. Als deze hoogste geluidbelasting op de achtergevels wordt vergeleken met de voorkeurgrens- waarde uit de Wet geluidhinder, kan worden geconstateerd dat de geluidbelasting na aftrek van 5 dB niet boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uitkomt, die bij nieuwbouw van woningen wordt gehanteerd.

d. Ventilatie (28, 37)

De uitlaatgassen van de parkeergarage worden via inwendige kanalen naar het dak van de appartementen afgevoerd. Ook de afvoer van de ventilatie van woningen vindt plaats op de dakvlakken, gelijk aan de woningen in de omgeving. Voor deze afvoeren geldt; hoe hoger deze geplaatst worden, des te beter (verdunning). Ten tijde van de aanvraag omgevingsvergunning zal de gemeente toetsen of een en ander voldoet aan het bouwbesluit.

3. Verkeer (5, 10, 15, 26, 29)

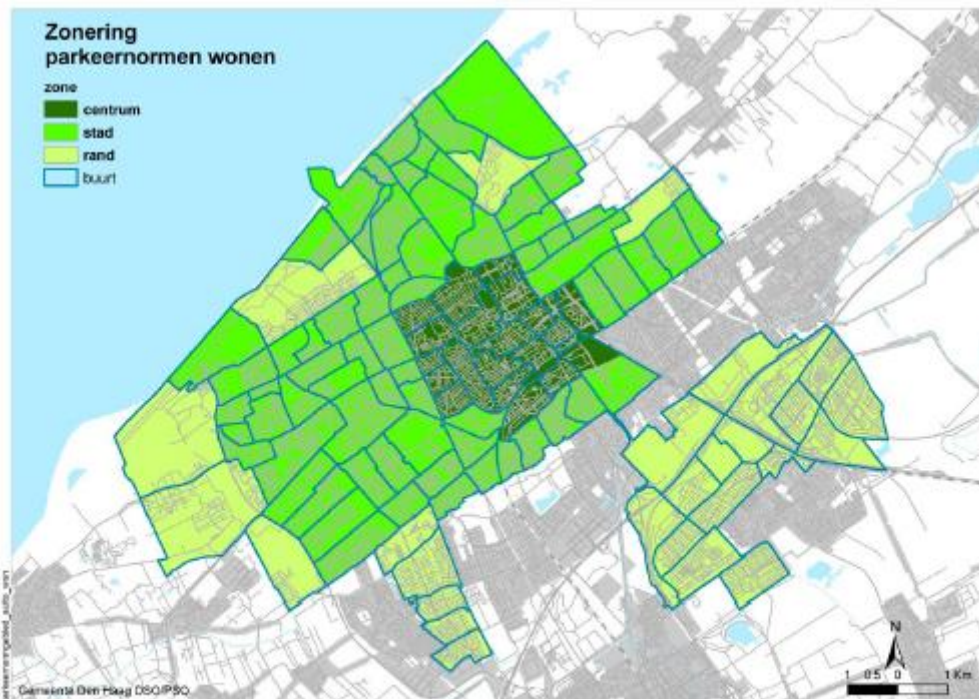
Het parkeren voor dit plan wordt volledig opgelost op eigen terrein conform de daarvoor geldende normen gebaseerd op onderzoek en de huidige situatie in de stad. Daarbij differentieert de gemeente Den Haag naar woninggrootte. In gebieden dicht op het centrum en dicht bij knooppunten van het openbaar vervoer wordt een lagere parkeernorm gehanteerd. Van de drie categorieën die de parkeernormering voor woningen kent, ligt dit plan in de tweede categorie (kolom "Stad"). De parkeergarage en de bezoekersparkeerplaatsen voldoen tezamen aan deze normen. Overigens blijkt uit onderzoek dat steeds meer mensen geen eigen auto meer hebben: auto huren of auto delen zijn opkomende alternatieven waardoor het "eigen" autobezit naar beneden gaat.

Parkeernormen Woningen en Parkeernormen Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen

Parkeernormen "wonen"

Soort woning	Centrum	Stad	Rand	Toevoegen fbv bezoek
Eengezinswoningen				
<70m ²	0,4	0,6	0,8	0,3
71-100m ²	0,6	0,9	1,0	0,3
101-160m ²	0,9	1,1	1,3	0,3
>161m ²	1,1	1,3	1,5	0,3
Appartementen				
<70m ²	0,2	0,4	0,6	0,3
71-100m ²	0,4	0,7	0,8	0,3
101-160m ²	0,7	0,9	1,1	0,3
>161m ²	0,9	1,1	1,3	0,3
Overig				
Zorgwoningen	0,3	0,3	0,3	-
Studenten eenheden	0,1	0,1	0,1	-

Gebiedsindeling parkeernormen "wonen"



Gebiedsgrenzen lopen over buurtgrenzen

De ontsluiting voor bewoners en bezoekers is zo veel als mogelijk afgestemd op de bestaande situatie, maar op verzoek van omwonenden worden (vooral voor de parkeergarages) alternatieve ontsluitingsprincipes onderzocht. De gemeente adviseert om de ontsluiting van de parkeergarage onder de blokken A en B (Juliana van Stolberglaan) niet aan de Wilhelminastraat maar aan de Emmastraat te positioneren. Ook voor de parkeergarage onder de blokken C en D (Koningin Marialaan) geldt dat deze via de Koningin Marialaan ontsloten

kan worden, in plaats van de Wilhelminastraat. De parkeergarages zijn alleen toegankelijk voor bewoners en/of bezoekers van deze bewoners en speelplekjes zijn er aan de overkant van de Juliana van Stolberglaan (Louise Henriettestraat) en het Haagse Bos.

4. Procedure (3, 4, 6, 12, 16, 17, 18, 19, 20)

Het plan is een particuliere ontwikkeling op particuliere grond, waarbij de eerdere eigenaar een schetsplan had ingediend voor deze locatie. Dit voorstel betrof een plan voor sloop van het kantoor en de realisatie van woningen middels vier woonblokken. Dit plan is in het Haags Initiatieven Team behandeld. Het advies luidde in grote lijnen dat het een goede ontwikkeling was in het kader van het aanpakken van leegstaande kantoren en het bouwen van nieuwe woningen. Afgesproken is dat de gemeente en ontwikkelaar nadere afspraken zouden maken over dit plan, middels een PUK (PlanUitwerkingsKader). Dit kader dient dan tevens als onderbouwing van de aanpassing van het bestemmingsplan waarbij de bouwhoogte, rooilijnen en parkeren verder worden uitgewerkt en onderbouwd. Onderdeel van de procedure is dat omwonenden geïnformeerd worden over het initiatief zodat de uitkomsten hiervan worden meegenomen bij de besluitvorming van het college over verdere medewerking aan dit plan.

In het huidige bestemmingsplan staat aangegeven dat, indien passend in het huidige kantoorpand of binnen dezelfde bouwmassa, de functie kantoren naar de functie wonen kan worden omgezet. Het blijkt echter dat er binnen de (te behouden) bouwmassa geen kwalitatief goede woningen te realiseren zijn. Daarom is gekozen om een plan te ontwikkelen afwijkend van het huidige bestemmingsplan. Een bestemmingsplan kan nooit alle nieuwe ontwikkelingen in het bestemmingsplangebied voorzien. In principe worden daarom de huidige bestemmingen vastgelegd. Mochten er voorstellen voor een andere ontwikkeling worden gedaan, betekent dat altijd dat er ruimte is om bezwaar aan te tekenen binnen de procedure. Hiermee worden de rechten van omwonenden en andere belanghebbenden beschermd.

In dit geval is in het bestemmingsplan al aangegeven dat de functie van het kantoor gewijzigd kan worden naar een woonfunctie binnen de huidige

bouwmassa. Nu sprake is van sloop/nieuwbouw past het initiatief niet binnen de door het bestemmingsplan aangegeven bouwmassa en daarmee niet in het huidige bestemmingsplan. Daarom moet dus een uitgebreide procedure gevolgd worden waarin de omgeving gelegenheid krijgt bezwaren te maken tegen de omgevingsvergunning.

De tot op heden geuite wensen en opmerkingen van omwonenden worden door de gemeente en de ontwikkelaar beoordeeld en daar waar mogelijk in de planontwikkeling meegenomen.

5. Uitvoering

a. Sloop en bouw (40, 41, 42, 43)

Ten behoeve van de realisatie zal door het bouwbedrijf een V&G-plan (Veiligheids- en Gezondheidsplan) worden opgesteld waarin alle veiligheids- en gezondheidsrisico's die zich tijdens de uitvoering van de sloop- en bouwwerkzaamheden kunnen voordoen vastgelegd worden alsmede de daarvoor te treffen maatregelen.

Het sloopbedrijf maakt een sloopplan welke onderdeel uit zal maken van de sloopvergunning. De gemeente toetst of dit aan de gestelde kaders voldoet en of de gekozen methode dus veilig genoeg is. Op dit moment is de insteek om het gebouw stukje voor stukje "af te knabbelen", beginnend ter hoogte van de Emmastraat. Omdat zorgvuldigheid in een gebouwde omgeving geboden is zullen de sloopwerkzaamheden naar verwachting enkele maanden in beslag nemen. Het sloopbedrijf zal in zijn plan van aanpak ook overleg c.q. communicatie met de buurt meenemen.

Het huidige transformatorstation wordt in principe herbruikbaar geacht en is derhalve in het huidige plan opgenomen. Mocht het in de verdere planontwikkeling noodzakelijk zijn toch een nieuw station toe te passen dan is de opzet om eerst het nieuwe station werkend te krijgen alvorens het oude te ontmantelen.

b. Milieu (30, 46)

Uit onderzoek door een daartoe bevoegd onderzoeksbureau (Search) is gebleken dat de bodem geschikt is voor de functie wonen.

Uit een asbestonderzoek (Search) blijkt dat er op de 5^e verdieping een in omvang beperkte sanering van gevelelementen benodigd zal zijn.

Deze sanering zal conform de daarvoor geldende strenge regels en voorschriften worden uitgevoerd en zal ook tijdens het verwijderen gemonitord worden door een gecertificeerde instantie.

c. Bereikbaarheid (36, 38, 44, 45)

Er zal een overleggroep worden samengesteld met daarin vertegenwoordigers van de gemeente, de ontwikkelaar, het bouwbedrijf en een bewonersvertegenwoordiging om de bouwplanning, de bouwplaatsinrichting, de veiligheidsmaatregelen, het verkeersplan etc. te bespreken. De toegankelijkheid en bereikbaarheid voor omwonenden is hierin bepalend.

d. Fundering (27, 31, 32)

Pieters Bouwtechniek is als adviseur betrokken bij de nieuwbouw:

Op basis van een bodemonderzoek (draagkrachtberekening door middel van sonderingen) wordt voor de 4 wooncomplexen en de daaronder gelegen parkeergarages een paalfundering noodzakelijk geacht. Deze palen zullen als [schroefboorpalen](#) worden uitgevoerd.

Gelet op de bodemopbouw zullen de palen met hun punt tussen de 20 en 23 m¹÷ NAP staan. Om deze diepte te bereiken moeten zanderige pakketten gepasseerd worden, dit zou bij toepassing van geheide palen veel overlast en kans op schade aan belendende gebouwen veroorzaken. Er zal hierom een trillingvrij en grondverdringend paalsysteem worden toegepast, zodat de omgeving hiervan geen hinder ondervindt of schade kan ontstaan aan de belendingen. De gemeente Den Haag toetst of de wijze van bouwen (funderen) aan de door haar gestelde kaders (bouwverordening) voldoet, de ontwikkelaar zal hiervoor onder andere een gedetailleerd funderingsadvies ter toetsing laten opstellen.

De bouwput moet uitgevoerd worden als gesloten bouwkuip om nadelige beïnvloeding van de waterstand in de directe omgeving uit te sluiten. Deze waterdichte bouwkuip wordt gerealiseerd door het aanbrengen van een stalen damwand rondom de kelder, deze damwand reikt tot minimaal 2 m¹ in de ondoorlatende laag die tussen 13,00 en 19,00 m¹ ÷ NAP aanwezig is.

Door deze ondoorlatende laag wordt de toestroom van water via de bouwputbodem grotendeels voorkomen.

De bouwput wordt bemalen met een beperkte bemaling die kwel-, lek- en hemelwater af moet voeren en er dienen ontlastfilters aangebracht te worden, een spanningsbemaling is niet noodzakelijk.

Voor het inbrengen van damwanden in een bebouwde omgeving komen twee methodes in aanmerking te weten:

- Intrillen met een hoogfrequent variabel moment trilblok
- Trillingvrij drukken met de 'silent piler'

Leidend bij de keuze hierbij is het voorkomen van trillingsschade aan gebouwen en infrastructuur (leidingen) in de directe omgeving en schade door zettingen als gevolg van verdichten van de zandpakketten die gepasseerd moeten worden met de damwand.

e. Grondwater (33)

Door bureau GeoMet is als onafhankelijk adviseur op basis van grondonderzoek een expert opinion opgesteld wat de mogelijke invloeden van de bouw en de vergrootte kelder op de grondwaterstand zullen zijn. Het doel is om geen invloed op de huidige grondwaterstand uit te oefenen, dus het behouden van de huidige situatie. Ten tijde van de formele aanvraag voor de omgevingsvergunning zal dit ook door de gemeente/hoogheemraadschap getoetst worden.

De conclusie van Geomet luidt:

Bij de bouw van de 1-laagse kelder is er een bemaling noodzakelijk die een beïnvloeding heeft naar de omliggende bebouwing. Voor een paalfundering verwachten wij geen problemen gezien de tijdelijke aard van de bemaling en de bodemopbouw maar bij een fundering op staal

zal mogelijk een zogenaamde retourbemaling moeten worden toegepast. Dit laatste is echter alleen het geval wanneer er wordt gewerkt met een zogenaamde open bouwput. Gezien de ervaringen verwachten wij dat er een gesloten bouwput noodzakelijk is doormiddel van damwanden. Bij toepassing van damwanden dient wel rekening te worden gehouden met heitrillingen. Geadviseerd wordt deze te monitoren en eventueel een prognose op te stellen.

Een onderbreking van de grondwaterstromen zal tijdens de bouwfase (bij toepassing van damwanden) mogelijk leiden tot een tijdelijke verlaging (zeer geringe) van de grondwaterstand. Deze dient derhalve te worden gemonitord. Na verwijdering van de damwanden zal de grondwaterstand zich weer herstellen. De nieuwe kelder is van te geringe diepte om invloed te hebben op de grondwaterstromen.

f. Schade (3, 39)

- Planschade

De Gemeente Den Haag kent een planschade regeling voor eigenaren van woningen die vinden dat zij schade lijden door een planologische wijziging. De aanvrager zal aan moeten tonen dat het bouwplan leidt tot waardevermindering van de woning. Meer informatie vindt u op de [site van de gemeente Den Haag](#).

- Schade als gevolg van de bouwwerkzaamheden

Voordat wordt gestart met de uitvoering zal door de aannemer een bouwkundige opname worden uitgevoerd van aangrenzende woningen om daarmee de situatie vast te leggen en te kunnen vergelijken met de situatie na voltooiing van het project.

g. Planning (19, 34, 35)

Onze verwachting is dat het Definitief Ontwerp rond de zomer afgerond kan zijn. Aansluitend zullen de voorbereidingen voor de aanvraag van de omgevingsvergunning (sloop- en bouwvergunning) alsmede de aanvraag zelf plaatsvinden.

In het derde kwartaal van 2016 zal een bouwbedrijf geselecteerd worden waarbij de voorkeur uitgaat naar één hoofdaannemer voor alle

werkzaamheden. Start van de bouwwerkzaamheden, na het verkrijgen van de omgevingsvergunning, is voorzien voor 2^e kwartaal 2017 waarbij zal worden gestart met de sloop en aansluitend de bouw van de parkeerkelder aan de Juliana van Stolberglaan en aansluitend de kelder aan de Marialaan. De totale bouwtijd wordt geschat op ca. 4 maanden t.b.v. sloopwerkzaamheden en aansluitend 24 maanden bouwtijd. In principe zullen de gebouwen in 1 bouwstroom worden gerealiseerd. (zie pagina 21 van het informatiedocument voor een schematische weergave van deze planning)
